




3 1761 11650629 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506296>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 49

Tuesday, May 4, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 49

Le mardi 4 mai 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review"

CONCERNANT:

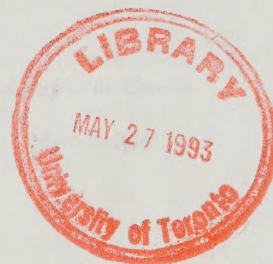
Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 4, 1993
(66)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:02 o'clock a.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Fertilizer Institute: Roy Parkes, President and CEO, Nitrochem Inc.; Andrew Elliott, Director, Marketing Programs, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited; Dave DeBiasio, General Manager, Supply and Distribution, Cominco Fertilizers Limited; Jim Brown, Managing Director; Roger L. Larson, Assistant Managing Director.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Roy Parkes and Andrew Elliott made statements and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 MAI 1993
(66)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 02, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Institut canadien des engrais: Roy Parkes, président-directeur général, Nitrochem Inc.; Andrew Elliott, directeur, Marketing, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited; Dave DeBiasio, directeur général, Approvisionnement et distribution, Cominco Fertilizers Limited; Jim Brown, administrateur délégué; Roger L. Larson, administrateur délégué adjoint.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Roy Parkes et Andrew Elliott font des exposés puis, avec les autres témoins, répondent aux questions.

À 11 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 4, 1993

• 1004

The Chairman: Order. We continue our deliberations on the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation—Policy and Legislation in Review*. With us this morning we have, from the Canadian Fertilizer Institute, Mr. Roy Parkes, President and CEO; Mr. Andrew Elliott, Director of Marketing Programs; Mr. Dave DeBiasio, General Manager; Jim Brown, Managing Director; and Roger Larson, Assistant Managing Director.

Has anybody been left at home to mind the shop? I guess not.

Welcome, gentlemen, to the Standing Committee on Transportation.

Mr. Parkes, I understand you're going to lead off. I'd invite you to do so at this time.

• 1005

Mr. Roy Parkes (Canadian Fertilizer Institute): Mr. Chairman, members of the standing committee, on behalf of the Canadian Fertilizer Institute, I would like to thank you for this opportunity to present our brief.

Mr. Chairman, you've already introduced our group, so I will proceed with a brief introduction of what the Canadian Fertilizer Institute is.

The Canadian Fertilizer Institute is a national association representing all the nitrogen, phosphate, and potash basic producers, as well as most of the retailers in Canada. In addition, almost all the retail fertilizer sector is represented through affiliated regional associations.

The members of CFI represent sales with a 1991 plant value of \$1.9 billion worth of fertilizer materials and freight volumes of almost 17 million tonnes. Of that total, \$1.1 billion, or almost 60% of our production, is exported. In addition, we import 2 million tonnes of phosphate fertilizer and phosphate rock. About 40% of our cost has to do with transportation. So as you can see, we're very interested in this group and its work.

Mr. Andrew Elliott (Canadian Fertilizer Institute): Mr. Chairman, I think it was Jack Pickersgill who once said Canadians are unique among nations in that on a very regular and frequent basis we pull ourselves out by our roots to see if we're still growing. In the case of the National Transportation Act Review Commission, we have managed to put that root-pulling exercise into legislation.

You have our submission. I don't think it would be useful for me to recite the whole thing. It might be useful just to hit on some of the high points.

In this submission we have responded to 11 out of the 56 recommendations contained in the National Transportation Act Review Commission report. Those recommendations have largely to do with rail transportation.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 4 mai 1993

Le président: La séance est ouverte. Nous poursuivons nos délibérations sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*. Ce matin, nous recevons, de l'Institut canadien des engrais, M. Roy Parkes, président et directeur général; M. Andrew Elliott, directeur du marketing; M. Dave DeBiasio, directeur général; M. Jim Brown, administrateur délégué; et M. Roger Larson, administrateur délégué adjoint.

Est-ce que j'ai oublié quelqu'un? Je pense que non.

Bienvenue, messieurs, au Comité permanent des transports.

Monsieur Parkes, je pense que c'est vous le premier intervenant. Vous avez la parole.

M. Roy Parkes (Institut canadien des engrais): Monsieur le président, messieurs les membres du comité permanent, au nom de l'Institut canadien des engrais, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de présenter notre témoignage.

Monsieur le président, vous avez déjà présenté notre groupe; je vais donc vous dire brièvement ce qu'est l'Institut canadien des engrais.

L'Institut canadien des engrais est une association nationale représentant tous les producteurs d'azote, de phosphate et de potasse, ainsi que la plupart des détaillants au Canada. De plus, presque tous les détaillants d'engrais y sont représentés par le biais d'associations régionales affiliées.

En 1991, les membres de l'Institut ont vendu des engrais pour 1,9 milliard de dollars et ils en ont fait transporté près de 17 millions de tonnes. Dans notre chiffre d'affaires, les exportations représentent 1,1 milliard de dollars, soit environ 60 p. 100 de notre production. De plus, nous importons 2 millions de tonnes d'engrais à base de phosphate et de phosphate naturel. Le transport représente près de 40 p. 100 de nos coûts. Par conséquent, comme vous pouvez le constater, nous nous intéressons de près à la Commission d'examen et à son travail.

M. Andrew Elliott (Institut canadien des engrais): Monsieur le président, je pense que Jack Pickersgill a dit un jour que les Canadiens se distinguent des autres nations par le fait que, très souvent, ils se déracinent pour voir s'ils sont toujours en train de grandir. En ce qui concerne la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, nous nous sommes arrangés pour faire une loi de cet exercice de déracinement.

Vous avez notre mémoire. Je ne pense pas qu'il soit utile de vous le lire intégralement. Je vais me contenter d'en relever les points saillants.

Dans ce mémoire, nous avons réagi à 11 des 56 recommandations figurant dans le rapport de la Commission d'examen. Ces recommandations portent essentiellement sur le transport ferroviaire.

[Texte]

The material in the submission is the work of a task force of the Canadian Fertilizer Institute that has been in existence for about a year and that has followed the work of the review commission. It appeared before the review commission. Our submission to this committee consists primarily of our reaction to some of these recommendations.

In large part, when we appeared before the review commission we were arguing in favour of retaining a lot of the competitive-access provisions that are contained in the National Transportation Act of 1987, in some cases improving and enhancing those provisions to provide for more competition within the transportation industry. What we find generally from the review commission report is that they are recommending that a lot of these competitive-access provisions be diluted considerably, and we are in a general way expressing our disappointment at that and emphasizing the need for not only retaining the competitive provisions that exist but enhancing them.

We do have several points of agreement with the review commission, including such things as removing the need for compensatory rail rates and removing the requirement to file confidential contracts with the National Transportation Agency.

Our strongest points of disagreement have to do with competitive line rates, with final-offer arbitration, and one of their recommendations, buried deep in the report, on the extension of inter-switching limits.

• 1010

I think it would be more productive if you were to lead us through the concerns you have. We could respond to those.

My colleague, Mr. DeBiasio, is with me and may have something to add.

Mr. Dave DeBiasio (Canadian Fertilizer Institute): No, just to be sure that if some points are not discussed in our dialogue, I hope they'll still be considered. High points are important, but what we've found in reading the report is you really have to read into it to find where we might be getting deluded on some of our issues. So I would encourage that the whole report be given consideration, whether it's discussed or not.

The Chairman: I can assure you the report will be read in detail and everything you have commented on will certainly be duly considered. Our research people will be making a report to the committee members based on the content of your submission.

Mr. Manley.

Mr. Manley (Ottawa South): Let me see if we can categorize your general reaction to the report. Would it be fair to say that in the context of railways your view is that the commission's recommendations have shifted the balance too far in favour of the rail carriers as opposed to the shippers in this constant effort to balance the interest of both?

Mr. Elliott: Yes, that is a fair statement to make. Certainly the 1987 act has been described as a "shippers' act", and so it was. It shifted the balance of interest between railroads and shippers to what we certainly considered to be fairer ground.

[Traduction]

Le mémoire a été rédigé par un groupe de travail de l'Institut canadien des engrais qui existe depuis un an environ et qui a suivi les travaux de la Commission d'examen. Le groupe de travail a comparu devant la Commission. Le mémoire que nous vous présentons décrit surtout notre réaction à certaines de ces recommandations.

Dans une grande mesure, lorsque nous avons comparu devant la Commission d'examen, nous avons milité en faveur du maintien de nombreuses dispositions en matière d'accès concurrentiel qui figurent dans la Loi sur les transports nationaux de 1987; dans certains cas, nous en avons préconisé l'amélioration pour accroître la concurrence dans le secteur des transports. D'une manière générale, nous constatons que, dans son rapport, la Commission d'examen recommande de diluer considérablement un grand nombre des dispositions relatives à l'accès concurrentiel; nous en sommes généralement déçus et nous soulignons la nécessité non seulement de maintenir les dispositions actuelles sur la concurrence, mais aussi de les renforcer.

Cependant, nous partageons les vues de la Commission d'examen à plusieurs égards, notamment en ce qui concerne la suppression des prix de ligne compensatoires et de l'exigence de déposer des contrats confidentiels auprès de l'Office national des transports.

Nos principales motifs de discorde concernent les prix de ligne concurrentiels, l'arbitrage des propositions finales, et l'une des recommandations de la Commission, bien «enfouie» dans le rapport et relative à l'extension des zones de manoeuvres terminales interréseaux.

Je pense que le débat serait plus intéressant si vous nous posiez des questions. Nous y répondrions.

Mon collègue, M. DeBiasio, a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Dave DeBiasio (Institut canadien des engrais): Non, mais je veux simplement m'assurer que l'on tiendra compte des questions qui n'auront pas été abordées pendant nos délibérations. Les points saillants sont importants, mais en lisant le rapport, nous avons constaté qu'il faut vraiment faire attention pour comprendre certaines des questions qui nous intéressent. Par conséquent, je vous exhorte à tenir compte de tous les éléments du rapport, que l'on en ait discuté ou pas.

Le président: Je puis vous assurer que le rapport sera lu en détail et que nous prendrons bonne note de toutes vos observations. Nos attachés de recherche soumettront aux membres du comité un rapport sur le contenu de votre mémoire.

Monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa-Sud): Voyons si je peux caractériser votre réaction générale face au rapport. Serait-il exact de dire qu'en ce qui concerne les chemins de fer, vous estimez que la commission recommande de favoriser considérablement les transporteurs ferroviaires au détriment des expéditeurs, en essayant toujours de concilier les intérêts des deux secteurs?

M. Elliott: Oui, c'est exact. En effet, la loi de 1987 a été décrite comme celle des expéditeurs, et à juste titre. Elle a concilié les intérêts des transporteurs ferroviaires et ceux des expéditeurs pour établir ce que nous avons considéré comme

[Text]

The limited evidence over the past five or six years is that has been of benefit not only to shippers but to rail carriers as well. We're seeing much more competitive, much more aggressive, much more responsive railways than we had five, six years ago.

Mr. DeBiasio: I think the latter point is very important, sir, that it was considered to be a shippers' act. But very directly, each of us who competes in the marketplace—and all three of the producers up here do that—benefits from competition, difficult as it may be. To create a bit of comfort for the railways in the short term may hurt them in the long term, because if we don't have volume to ship, they're not going to get the revenue. It behooves all of us to incur the competitive forces we all face, and certainly that does benefit the railroads.

Mr. Manley: Obviously it's indisputable that having product to ship benefits the railroads. But we also know our two rail carriers are suffering from serious financial distress. Many of the submissions that have been made by now, I'm sure you are aware, are somewhat at variance from your comments.

How important, as a policy objective, do you think the survival of the rail carriers should be? In other words, to try to put this in an economic context, should government look at transportation as a service that will be provided by somebody and therefore exercise very little concern or caution about the welfare of whomever the current providers of that service may be? If so, then the absolute in deregulation is prescribed. But if you want to preserve CP and CN, you have to look at their current situation and how you balance their needs in terms of survival against the needs of their customers as well. Where is the right policy stress in there?

• 1015

Mr. Elliott: I wouldn't argue with you that the railways are in some financial difficulty right now. I would not suggest their problems are entirely new to this act. They're certainly not entirely because of the way shippers have been behaving. I would suggest to you it's entirely because of the way they've been behaving. The billion-dollar loss CN is looking at for 1992 is mostly attributable to buy-outs from lifetime employment contracts they signed with their variety of unions during the mid-to late 1980s, when this act began to be in force.

I can tell you over the past decade our company has laid off over 1,000 people. We've gone from 2,200 people to just over 1,200. I don't say that with any sense of pride. It's no pleasure to be laying people off. But we certainly didn't sign lifetime employment contracts with the balance of our employees.

As far as the survival of rail carriers is concerned, if CN were to go bankrupt tomorrow, their rail track would still be sitting out there. Their rail cars would still be there. Their locomotives would still be there. Their work force, what's left of it, would still be there. Somebody else could pick up that company for whatever, 40¢, 50¢, 60¢ on the dollar, and start providing rail service tomorrow morning. Companies go bankrupt all the time.

[Translation]

étant un équilibre plus juste. D'après les données limitées que nous avons recueillies au cours des cinq ou six dernières années, cette loi a été avantageuse non seulement pour les expéditeurs, mais également pour les transporteurs ferroviaires. Aujourd'hui, les chemins de fer sont beaucoup plus compétitifs, beaucoup plus agressifs et beaucoup plus efficaces qu'il y a cinq ou six ans.

M. DeBiasio: Monsieur, je pense que votre dernière observation est très importante, à savoir que la loi a été considérée comme étant celle des expéditeurs. Toutefois, de façon très directe, chaque concurrent sur le marché—y compris les producteurs que nous représentons ici—profitent de la concurrence, aussi vive qu'elle soit. En voulant soulager un peu les chemins de fer à court terme, on pourrait leur nuire à long terme, car si l'on a pas de marchandises à transporter, on n'aura pas de revenus. Il nous incombe à tous de faire face à la concurrence, qui est certainement avantageuse pour les chemins de fer.

M. Manley: De toute évidence, il est indiscutable que les chemins de fer profitent du fait qu'il y a des marchandises à transporter. Cependant, nous savons aussi que nos deux transporteurs ferroviaires éprouvent de graves difficultés financières. Vous savez certainement que bon nombre des témoignages que nous avons reçus jusqu'à présent sont quelque peu différents du vôtre.

À votre avis, dans quelle mesure la survie des transporteurs ferroviaires importe-t-elle? Autrement dit, pour situer la question dans un cadre économique, le gouvernement devrait-il considéré les transports comme un service qui sera fourni par quelqu'un et, par conséquent, se préoccuper très peu du bien-être des prestataires actuels de ce service, quels qu'ils soient. Si tel est le cas, la déréglementation absolue s'impose. Par contre, si l'on veut préserver le CP et le CN, il faut examiner leur situation actuelle et voir dans quelle mesure on peut assurer leur survie en tenant également compte des besoins de leurs clients. Quelle est donc la meilleure voie à suivre?

M. Elliott: Je suis d'accord avec vous sur le fait que les chemins de fer connaissent actuellement des difficultés financières. Je ne dirai pas que leurs problèmes découlent entièrement de cette loi. Ils ne découlent pas non plus du comportement des expéditeurs. A mon avis, les difficultés de ces transporteurs tiennent entièrement de leur comportement. La perte d'un milliard de dollars que le CN a subie en 1992 est essentiellement attribuable au rachat de contrats d'emplois à vie que cette entreprise a signés avec divers syndicats du milieu à la fin des années 1980, pendant les premières années d'application de la loi.

Je puis vous dire qu'au cours de la dernière décennie, notre société a mis à pied plus de 1 000 personnes. Nos effectifs sont passés de 2 200 employés à un peu plus de 1 200. Je ne suis pas fier de le dire. Licencier des gens n'est pas une partie de plaisir. Cependant, nous n'avons certainement pas signé des contrats d'emplois à vie avec le reste de nos employés.

En ce qui concerne la survie des transporteurs ferroviaires, si le CN devait faire faillite demain, ses lignes seraient encore en place, de même que ses wagons et ses locomotives. Ses employés, ou ce qui en reste, seraient encore là. Quelqu'un d'autre pourrait récupérer l'entreprise en payant 40c., 50c. ou 60c. pour chaque dollar et commencer à offrir des services ferroviaires demain matin. Il y a tout le temps de entreprises qui font faillite.

[Texte]

What I'm suggesting to you is that the survival of the entities we know as CP Rail and CN Rail, or CN North America, is not as important as the ability of somebody to move our stuff around efficiently.

Mr. DeBiasio: I think it's fair to say the fertilizer industry is not just western Canada based. Certainly there are eastern Canadian... But I think it's fair to say we're bulk shippers. If someone were to break down the financial statements of the railways, I believe there's some credibility in saying they'd do better on our movements than on other movements. By and large, we are probably the ones that invoke the competitive options in the NTA more than other shippers. That's conjecture. So I don't believe we are the cause of the railways' problem. Certainly our health will lead to healthier times for them. I don't believe invoking CLRB's final offer on inter-switching has been the root of the railway's problems. That's a real stretch, to my mind.

Mr. Manley: I don't think I meant to imply that was either my view or their view. Having heard the railways, I think they'd put a great deal of emphasis on some of the other factors that have been mentioned, as well as the problems they have in competing with American carriers with tax differentials and so on. We could compose quite a list, I guess, of what those factors are. However, they do include some of the issues you're raising.

For example, if I understand your brief correctly, you feel the abandonment of connections to U.S. carriers, the obligation to transport product to competitors, is something that should be preserved. The railways clearly feel that's asking a bit much. What is your prescription, the specifics, for the treatment of these differential abandonment processes for some of these special cases?

Mr. Elliott: The concern with the connection to U.S. carriers is partly that the option exists for CN or CP or both to remove connections to U.S. carriers that are not owned or controlled by themselves.

• 1020

If you look at western Canada—I'll get to eastern Canada in a minute—Canadian National owns the Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad, with which it connects at International Falls. So that connection would likely remain. There's a connection with the Burlington Northern and the Soo Line, south of Winnipeg, which isn't terribly attractive to CN or CP, because if you go further west, CP connects with its wholly owned subsidiary the Soo Line, and so on and so forth. In the east you have the old Delaware and Hudson connection in Quebec.

If you look at these acquisitions or strengthening of ownership of U.S. carriers by Canadian carriers, and if you look at them objectively, as I think I always do, they're like competitive-line rates. The essence of competitive-line rates is taking advantage of a competitive situation and forcing them back into a less competitive situation. In many ways that's what CN and CP have done with the Delaware and Hudson, that's what they've done with the Soo Line, what they've done with Grand Trunk

[Traduction]

Je veux par là dire que la survie des entités que nous connaissons sous le nom de chemins de fer CP et chemins de fer CN, ou même CN Amérique du Nord, ne sont pas aussi importantes que notre capacité de faire transporter nos marchandises de façon efficace.

M. DeBiasio: Il convient de dire que les fabricants d'engrais ne sont pas implantés uniquement dans l'Ouest du pays. Il y a en a certainement dans l'Est... Je dois dire que nous sommes des expéditeurs de marchandise en vrac. Si l'on fait la ventilation des états financiers des compagnies ferroviaires, on peut affirmer à juste titre qu'elles font de meilleures affaires avec nous qu'avec d'autres clients. D'une manière générale, par rapport à d'autres expéditeurs, nous sommes probablement ceux qui invoquons le plus les dispositions de la LTN relatives à la concurrence. Il s'agit là d'une conjecture. Par conséquent, je ne crois pas que nous soyons à l'origine des problèmes des transporteurs ferroviaires. Si nous sommes en bonne santé, elles ne s'en porteront que mieux. Je ne crois pas que le fait d'invoquer la proposition finale du CCRT sur l'inter-réseau ait déclenché les problèmes des chemins de fer. A mon avis, il est vraiment exagéré de le prétendre.

M. Manley: Ce n'était pas mon intention de laisser croire que tel était mon avis ou celui des intéressés. J'ai entendu les transporteurs ferroviaires, et je pense qu'ils insistent beaucoup sur les autres facteurs qui ont été mentionnés, ainsi que sur les problèmes découlant de la concurrence avec les transporteurs américains qui bénéficient notamment d'un régime fiscal différent. Je pense que nous pourrions dresser toute une liste de ces facteurs. Cependant, certaines des questions que vous avez soulevées en font partie.

Par exemple, si j'ai bien compris votre mémoire, vous estimez que l'abandon de liaisons à des transporteurs américains et l'obligation de transporter des marchandises aux concurrents sont des éléments qu'il faut préserver. Les compagnies ferroviaires soutiennent clairement que c'est un peu trop leur demander. De façon précise, comment peut-on faire face à la différence des processus d'abandon dans certains de ces cas spéciaux?

M. Elliott: Le problème en ce qui concerne la liaison avec les transporteurs américains réside en partie dans le fait que le CN ou le CP ou les deux peuvent choisir de supprimer des liaisons dont ils ne sont pas propriétaires ou qu'ils ne contrôlent pas eux-mêmes.

Prenez l'Ouest du Canada—je passerai à l'Est dans une minute—le Canadien National possède la Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad, avec raccordement à International Falls. Vraisemblablement, ce raccordement subsisterait. Il y a également un raccordement avec la Burlington Northern et la Soo Line, au sud de Winnipeg, qui n'est pas tellement intéressant pour le CN ou le CP, étant donné que, plus à l'ouest, le CP peut effectuer le raccordement avec la Soo Line, sa filiale à part entière, et ainsi de suite. Pour l'Est, il y a au Québec l'ancien raccordement Delaware and Hudson.

Les transporteurs canadiens ont fait des acquisitions ou augmenté leur participation au capital de transporteurs américains. Tout observateur objectif, et je crois être du nombre, peut faire le parallèle avec la notion de prix de ligne concurrentiels. En effet, les PLC permettent essentiellement de tirer partie d'une situation concurrentielle et de forcer des concurrents à devenir moins concurrentiels. À bien des égards, c'est justement ce qu'ont fait le CN et le CP par rapport à la

[Text]

and Duluth, Winnipeg and Pacific. They have forced some of those goodies on the Canadian roads.

So when we're talking about access, it's not a wide-open game here.

Mr. DeBiasio: North-south trade is a basic fact of life, as embodied in our statistics. We compete with each other. But I tell you, once we get into the U.S. market, we're competing with the world. There isn't one buyer down there that's going to pay us one dollar extra because we had to take a more costly route to get there. To sustain our operations, we must have the most cost-effective way of getting Canadian products to that market.

Mr. Parkes: By and large, in the commodity business we compete with the rest of the world.

Mr. Manley: So you like what the commission had to say about us being price-takers?

Mr. Elliott: We don't like it, but that is the way it is.

Mr. Manley: No, but that basically is what you've stated.

Mr. Elliott: Yes.

Mr. Manley: I don't think anyone disputes that issue.

Again, to try to put it in some kind of broader economic and analytical framework, the real question becomes, is the transportation sector, as an industrial sector in Canada, if you like, something the preservation of which policy should be directed towards? Otherwise the hypothesis becomes, will we allow transportation services to be provided by anybody and let the consequences, whatever they may be, follow? That would be a fairly profound shift in Canadian policy, if it were to occur. It would certainly accelerate the north-south flow, as opposed to building on any kind of east-west access.

That's really what I'm trying to get a handle on here: exactly how you see, given your needs, which are to get the most efficient, cost-effective transportation service you can get... in the long run, are you really going to be better served if the Canadian transportation sector fails and is supplanted by a U.S.-based system? That becomes the longer-range issue.

Mr. Elliott: I'm not convinced the Canadian transportation system will necessarily fail. Certainly on the rail side we've seen a lot of big, serious changes in the past five to six years: structural changes, managerial changes, attitude changes. I think that has been healthy. It has been healthy for us and I think eventually it will be healthy for them.

• 1025

I take your point about east-west flows becoming north-south flows. I think that is just a fact of life. But east-west flows are maybe a bit of mythology that goes back to the building of the CPR and a lot of Pierre Berton's books. They have been more apparent than real.

Certainly our concerns from the perspective of the potash industry, for example, are accessing the North American market—which isn't a growing market; it's mature; it's flat; but it's still a big, serious market—and accessing offshore

[Translation]

Delaware and Hudson, à la Soo Line, à la Grand Trunk and Duluth, Winnipeg and Pacific. Ils ont réussi à imposer des conditions avantageuses pour les chemins de fer canadiens.

Ainsi, la liberté d'accès dont nous parlons est loin d'être illimitée.

M. DeBiasio: Le commerce nord-sud est une réalité fondamentale. Nos statistiques sont éloquentes à ce sujet. Nous sommes en concurrence. Cependant, lorsque nous pénétrons sur le marché américain, nous sommes en concurrence avec le monde entier. Sur ce marché, aucun acheteur ne va nous verser un dollar de plus parce qu'il a fallu emprunter un itinéraire plus coûteux. Nos activités ne peuvent se maintenir que si nous transportons les produits canadiens par les circuits les plus rentables.

M. Parkes: Essentiellement, dans le secteur des marchandises, nous sommes en concurrence avec le reste du monde.

M. Manley: Vous êtes donc satisfait que la commission déclare que nous devons accepter les prix du marché?

M. Elliott: Nous ne sommes pas satisfaits, mais il faut bien s'en accommoder.

M. Manley: Non, mais c'est tout de même ce que vous avez déclaré en substance.

M. Elliott: En effet.

M. Manley: Personne ne le conteste, il me semble.

Dans une optique d'analyse économique plus vaste, la vraie question consiste à savoir si le Canada doit tenir compte, dans sa politique, de la nécessité de maintenir le secteur des transports, en tant que secteur industriel. L'autre hypothèse serait de laisser n'importe qui offrir des services de transport et d'en assumer les conséquences? Cela équivaldrait à une modification en profondeur de la politique canadienne. Il en résulterait certainement une accélération des échanges nord-sud, par opposition à une consolidation des courants est-ouest.

J'essaie d'avoir une meilleure idée de votre position. Compte tenu de vos besoins, qui consistent à optimiser les coûts des services de transport... à long terme, allez-vous vraiment être favorisé par l'échec du secteur canadien des transports et son remplacement par un système organisé à partir des États-Unis? Voilà la grande question à long terme.

M. Elliott: Je suis loin d'être convaincu que le système canadien soit nécessairement voué à l'échec. Dans le monde ferroviaire, nous avons certainement vu des changements très importants au cours des cinq ou six dernières années: sur le plan structurel, sur celui de la gestion et des aptitudes. Cela me semble très sain, aussi bien pour les usagers que pour les transporteurs qui, à terme, y trouveront leur compte.

Vous dites que les échanges est-ouest se transforment de plus en plus en flux nord-sud. D'après moi, c'est tout simplement dans l'ordre des choses. D'ailleurs, les échanges est-ouest ont quelque chose de mythique. Elle nous renvoie à l'époque glorieuse du CPR et aux livres de Pierre Berton. Ils sont plus théoriques que réels.

Pour les fournisseurs de potasse, les grandes préoccupations sont certainement l'accès au marché nord-américain—un marché qui n'est pas en croissance, qui a atteint sa maturité, qui est stable mais qui, néanmoins, demeure considérable et

[Texte]

markets. Right now we access the offshore markets through Vancouver, through Thunder Bay, through the port of New Orleans in the U.S. gulf, and through a terminal in the state of Washington. For the New Brunswick potash people, of course, there's the port of Saint John. So whatever is out there is what we're going to use. So far, a lot of it has been within the Canadian transportation system. That has been fine, and it is getting better.

Mr. DeBiasio: I really believe the Canadian railways will not fail. They're doing a lot of good things. We are working together, even though we are here probably saying some slightly different things. I believe there is a tremendous recession in commodities, be they sulphur, fertilizers, potash, or coal. The resurgence of some of these commodities will have a tremendously beneficial impact on the whole situation.

Mr. Manley: I hope you're right.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, thank you for your appearance before us today and your brief.

Before I get into the details of the brief itself, I want to pursue the question of what shifts, if any, there have been in the movement of fertilizer since the NTA came into being. Has there been any modal shift? Has there been any significant shift from Canadian east-west rail and then marine to direct rail into the American markets?

Mr. Elliott: With potash—and you are probably not the person to say this to—the biggest shift has been away from the port of Thunder Bay.

Mr. Angus: It doesn't come as a surprise. I have noticed a distinct lack of trains coming by my doorstep.

Mr. Elliott: Yes, and the reasons for that are fairly clear. Part of it is increased responsiveness and competitiveness on the part of Canadian railroads and their U.S. connecting carriers to get us into the parts of the United States we used to access through the Great Lakes. Another part of it is the shrinking numbers of vessels available on the lakes. That has more to do with grain and steel than potash. There's basically just one carrier, I think, that moves potash on the lakes. And if they are frozen for parts of the year, it just reduces our flexibility.

Other than that—and I speak for our own company—probably 90% of the potash that leaves our mines leaves by rail. By the time it gets to customers, some of it gets a boat ride, some of it gets a barge ride, some of it gets transferred to truck. That has not changed a lot since the 1987 act.

Mr. Angus: Has the decline in the movements through Thunder Bay for American markets... has that change occurred in any way because of the NTA, or is it just something that was happening anyway?

Mr. Elliott: It was coming up anyway.

Mr. DeBiasio: I would agree.

[Traduction]

important—et l'accès aux marchés étrangers. À l'heure actuelle, nous avons accès aux marchés étrangers par Vancouver, par Thunder Bay, par le port de la Nouvelle-Orléans sur le golfe du Mexique, et par un terminus situé dans l'État de Washington. Évidemment, les producteurs de potasse du Nouveau-Brunswick comptent sur le port de Saint-Jean. Nous allons avoir recours aux services qui nous sont offerts. Jusqu'à maintenant, nous avons beaucoup fait appel au système de transport canadien. Nous en sommes contents, et, il y a amélioration.

M. DeBiasio: Je ne crois pas du tout que les sociétés ferroviaires canadiennes échoueront. Les diverses initiatives qu'elles prennent sont excellentes. Nous collaborons, même si vous pouvez constater que nos positions peuvent diverger quelque peu. La récession frappe durement le secteur des produits de base, qu'il s'agisse du soufre, des engrais, de la potasse ou du charbon. Avec la reprise des marchés pour ces produits, la situation va s'améliorer nettement.

M. Manley: J'espère bien que vous avez raison.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous remercie d'avoir comparu aujourd'hui et de nous avoir livré votre mémoire.

Avant d'aborder le mémoire comme tel, j'aimerais savoir dans quelle mesure et comment les circuits de transport d'engrais ont évolué depuis la création de l'ONT. Est-on passé d'un mode à un autre? Dans quelle mesure l'acheminement est-ouest par rail au Canada puis par navire vers les marchés américains a-t-il été remplacé par l'acheminement ferroviaire direct?

M. Elliott: Pour la potasse—il s'agit sans doute d'une mauvaise nouvelle pour vous en particulier—c'est le port de Thunder Bay qui a été le plus touché.

M. Angus: Je ne suis pas étonné. Je vois beaucoup moins de trains passer devant chez moi.

M. Elliott: En effet, et les raisons en sont fort simples. Il s'agit en partie d'un effort d'adaptation des transporteurs ferroviaires canadiens et de leurs correspondants américains face à la concurrence, pour assurer les expéditions vers des régions des États-Unis que nous atteignions auparavant par les Grands Lacs. D'autre part, la flotte des Grands Lacs diminue, un phénomène qui concerne davantage le transport des céréales et de l'acier que celui de la potasse. Essentiellement, il n'existe qu'un seul transporteur pour l'acheminement de la potasse sur les Grands Lacs. S'ils sont gelés durant une partie de l'année, notre souplesse s'en trouve réduite.

Par ailleurs, pour ce qui est de l'entreprise que je représente, environ 90 p. 100 de la potasse quitte nos mines par rail. Avant d'arriver chez le client, il se peut qu'elle soit transportée par bateau, par chaland, ou par camion. Les choses n'ont pas beaucoup changé depuis la loi de 1987.

M. Angus: La baisse de l'acheminement de la potasse vers les marchés américains via Thunder Bay est-elle attribuable à la LTN, ou s'agit-il d'une évolution normale?

M. Elliott: Cela devait arriver de toute façon.

M. DeBiasio: Je suis d'accord.

[Text]

Mr. Parkes: I speak as a customer of these gentlemen, being an eastern Canadian producer of fertilizer. We have seen a shift in our supplies. Potash we have not shifted from Canadian. Our nitrogen requirements come primarily from offshore now, and western Canada. Our own nitrogen production is going south.

Mr. DeBiasio: I might just throw out a comment on your first question to Mr. Elliott. I would say we are probably going further with some of our product than we would have been able if we weren't able to invoke some competition. It just would not have paid us. I am pleased to say some of that further is into eastern Canada.

• 1030

Mr. Angus: Can you give us a sense of the dollars and cents involved? For your companies to make the decision to do the all-rail route, obviously there was a financial reason. We know on the grain side on the Great Lakes it's pennies per tonne as a factor. How far apart were the old method, forgetting for a moment about the seasonal nature of it, and the current method, in dollars and cents? All I'm looking for is magnitude.

Mr. Elliott: It's probably more than dollars and cents. It's a kind of value-for-money argument. Certainly there were some dollars on the table there. I can't even remember what magnitude they had. If they were, they were in confidential contracts, which I'm not going to tell you about anyway.

Mr. Angus: I tried.

Mr. Elliott: I think it's fair to say they're significant. If you're looking at typical rates to move potash from Saskatchewan to elsewhere in North America, they range from maybe \$40 to \$70 or \$80, depending on where you want to go. You're not going to move transportation systems for a quarter or 50¢ or something. It has to be something you can count on the fingers of one or two hands before you. . .

Mr. Angus: We certainly hear from the railways the argument that in taxation alone, a train from Vancouver to the mid-point of Canada compared with a train from Washington state to the mid-point. . . it is about \$8000 cheaper in the States because of taxation alone. So obviously all these factors have come into play.

Mr. Elliott: Work that number out per tonne for me. If you get a 10,000-tonne train that costs \$8,000 more, it's a buck a tonne.

Mr. Angus: Okay. Well, that puts it in context for us.

Mr. Elliott: Still, \$8,000 or \$9,000 is a lot of money. But on a per-tonne basis it's not a huge amount.

Mr. Angus: I want to turn now to the brief itself, pages 3 and 4. On page 3 you say freedom to exit from railway line operations that lessen or are likely to lessen competition between or among railways should not be granted without reference to an assessment, and so on. On page 4, though, you say you support the initiatives on the part of Canadian railways in joint rail plant usage and you view the role of governments as being to remove regulatory barriers. Are those two not in

[Translation]

M. Parkes: À titre de client de ces messieurs, puisque je représente un producteur d'engrais de l'Est du Canada, je dois dire que nous avons constaté une évolution de nos sources d'approvisionnement. Nous nous approvisionnons en potasse au Canada, comme auparavant. À l'heure actuelle, nous nous approvisionnons en azote surtout à l'étranger et dans l'Ouest du Canada. Notre production d'azote est expédiée vers le Sud.

M. DeBiasio: J'aurais un commentaire à faire sur la première question que vous posiez à M. Elliott. Je dirais que nous sommes probablement en mesure d'expédier nos produits plus loin que nous n'aurions pu le faire en l'absence d'une certaine concurrence. La chose n'aurait tout simplement pas été rentable. Je suis heureux de pouvoir dire qu'une partie de ces expéditions plus lointaines se fait vers l'Est du Canada.

M. Angus: Pouvez-vous nous donner une idée des sommes en jeu? Pour que vos entreprises décident de tout expédier par train, il devait y avoir des raisons financières. Nous savons que, pour des céréales sur les Grands Lacs, il en coûte quelques sous la tonne. Quelle est la différence, si l'on oublie pour l'instant la nature saisonnière du transport sur les Grands Lacs, entre l'ancienne méthode et la méthode actuelle? Je veux avoir une idée de l'ordre de grandeur.

M. Elliott: Il en coûte probablement plus que quelques dollars et quelques sous. Il s'agit plutôt de savoir ce que nous obtenons pour notre argent. Évidemment, il y avait une question de sous. Je n'arrive pas à me rappeler combien. Quoi qu'il en soit, il s'agissait de contrats confidentiels dont je ne vous révélerai pas les montants.

M. Angus: J'ai bien essayé.

M. Elliott: Je pense qu'on peut dire qu'il s'agissait de sommes considérables. Les tarifs habituels pour transporter la potasse de la Saskatchewan ailleurs en Amérique du Nord varient entre 40\$ et 70\$ ou 80\$, selon la destination. Vous n'allez pas changer de moyen de transport pour 25 ou 50 sous. Il faut qu'il s'agisse d'une somme qui se compte sur les doigts des deux mains avant. . .

M. Angus: Les sociétés ferroviaires ont certainement fait valoir l'aspect fiscal, le fait que si l'on compare un train allant de Vancouver au milieu du Canada à un train allant de l'État de Washington au milieu des États-Unis. . . il en coûte environ 8 000\$ de moins aux États-Unis à cause des taxes. Évidemment, tous ces facteurs interviennent.

M. Elliott: Faites le calcul à la tonne. S'il s'agit d'un train de 10 000 tonnes, qui coûte 8 000\$ de plus, cela donne un dollar la tonne de plus environ.

M. Angus: Très bien. Cela situe la question dans son contexte.

M. Elliott: Quoi qu'il en soit 8 000\$ ou 9 000\$, c'est beaucoup d'argent. Mais à la tonne, ce n'est pas une somme énorme.

M. Angus: J'aimerais maintenant passer au mémoire même, aux pages 3 et 4. À la page 3, vous dites qu'on ne devrait pas pouvoir abandonner un service ferroviaire si, de ce fait, on réduit la concurrence entre les sociétés ferroviaires sans qu'un organisme autorisé n'évalue l'incidence de cette mesure. À la page 4 cependant, vous dites appuyer les initiatives des sociétés ferroviaires canadiennes qui veulent exploiter ensemble les voies et vous dites estimer que les gouvernements ont pour

[Texte]

conflict? Or are you suggesting that even under the track-sharing proposals there needs to be some kind of provision for some kind of test, I guess, of whether even joint trackage might eliminate some competition?

Mr. Elliott: I would suggest they dovetail. The reference on page 3 to the impact on competition refers back to the discussion we had with Mr. Manley on accessing U.S. carriers, as an example. As a company, we are free to shut down a mine, a warehouse, or whatever any day of the week, and the railways should certainly have the same kind of freedom to exit from certain parts of their operation. But if that exiting results in a lot less competition, or zero competition, then I'm thinking there should be somebody clothed with discretion to say, no, don't do that.

Mr. DeBiasio: We use the word "competition" a lot. In most of our business affairs there are many suppliers of potash and many suppliers of whatever. But there are only two suppliers of rail. So if an abandonment goes from two to one, as Mr. Elliott is saying, it's a rather drastic situation.

Mr. Angus: Or from one to zero—because I assume very few of your companies have both railways ending at the mine site.

Mr. Elliott: I'm sorry to tell you we have access to both railroads at all five.

Mr. Parkes: As a receiver of their products, we have access to one, though.

• 1035

Mr. Angus: On the same page, page 4, under recommendations 12 and 13, the common use of rail plant, you state that if the ownership were a monopoly, and especially if it were a government monopoly like the highway system, it would be a difficult system to advocate. Can I ask you to elaborate on the views of the institute on that aspect?

Mr. Elliott: In my mind this goes back to the mid-1970s, following the Western Economic Opportunities Conference. At the time a lot of thought was given to having the government take over the ownership of all rail line in Canada—I guess this would be just extending this ownership from CN to CP—and then looking at various schemes to rent that out to CN or CP or somebody to operate on it.

Mr. Angus: Or VIA.

Mr. Elliott: Or VIA. Twenty years ago it wasn't quite as scary as it is today.

Mr. Angus: Scary or likely to happen?

Mr. Elliott: Well, maybe both. I think we've seen government operation of commercial enterprises has not been terribly successful. If all the rail line in the country were owned by the government, I think you'd get a situation very much like the highway system.

[Traduction]

rôle d'abolir les barrières réglementaires. Est-ce que ces deux points de vue ne sont pas contradictoires? Ou voulez-vous plutôt dire que, même lorsqu'il y a partage des voies, il faut prévoir des études, ou que même l'utilisation conjointe des voies risque d'éliminer la concurrence jusqu'à un certain point?

M. Elliott: Je dirais que tout cela va de pair. L'extrait que vous avez cité à la page 3 renvoie à la discussion que nous avons eue avec M. Manley sur l'accès aux transporteurs américains. Comme entreprise, nous sommes tout à fait libres de fermer une mine, un entrepôt, ou autre chose, quand nous le voulons, et les sociétés ferroviaires devraient elles aussi être libres d'abandonner certains services. Toutefois, s'il en résulte une concurrence beaucoup moins grande, ou l'élimination de la concurrence, alors je pense que quelqu'un doit avoir le pouvoir voulu pour empêcher cela.

M. DeBiasio: On parle beaucoup de «concurrence». Dans notre domaine, il y a de nombreux fournisseurs de potasse et de nombreux fournisseurs d'autres produits. Par contre, il n'y a que deux fournisseurs de services ferroviaires. Donc, si par suite de l'abandon d'un service, le nombre des choix passe de deux à un, comme le disait M. Elliott, la situation devient dramatique.

M. Angus: Ou encore d'un à zéro—car je présume que très peu d'entre vous ont les deux sociétés ferroviaires à leur porte.

M. Elliott: Je regrette, mais je dois vous dire que, nous avons tous les voies des deux sociétés ferroviaires à notre porte.

M. Parkes: Comme utilisateur de leurs produits toutefois, nous n'avons accès qu'à un seul service.

M. Angus: À la même page, c'est-à-dire à la page 4, aux recommandations 12 et 13, l'utilisation commune d'un parc à rail, vous dites que si le propriétaire avait le monopole et, plus particulièrement s'il s'agissait d'un monopole d'État, comme pour le réseau d'autoroute, il serait difficile de défendre un tel système. Puis-je vous demander de nous expliquer plus en détail le point de vue de l'institut à cet égard?

M. Elliott: À mon avis, cela remonte au milieu des années soixante-dix, après la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. À l'époque, on a longuement réfléchi à la possibilité que le gouvernement rachète toutes les lignes ferroviaires au Canada—je suppose qu'il lui aurait suffi de racheter le réseau du CP puisqu'il est déjà propriétaire du réseau du CN—et qu'il examine ensuite diverses possibilités de louer ces lignes au CN ou au CP ou à une autre société ferroviaire qui les exploiterait.

M. Angus: Ou le VIA.

M. Elliott: Ou le VIA. Il y a vingt ans, ce n'était pas aussi angoissant qu'aujourd'hui.

M. Angus:angoissant ou peu probable que cela se produise?

M. Elliott: Eh bien, peut-être les deux. Je pense que le gouvernement ne réussit pas tellement lorsqu'il s'agit d'exploiter des entreprises commerciales. Si toutes les lignes ferroviaires du pays appartenaient au gouvernement, je pense que la situation serait très semblable à celle que l'on connaît dans le cas du réseau routier.

[Text]

In Saskatchewan, for example, we have more highway miles than there are in Ontario. The quality of some of those highways is questionable, and a lot of them should probably be abandoned, or certainly abandoned as asphalt-covered roads. Because there are people living along those roads who happen to be voters, there's a lot of pressure not to abandon them. Nobody wants a gravel road going by his house.

The concern here is precisely the same as that. It's that factors other than the rational operation of a rail system would come into play if the rail line were owned by government.

Mr. Angus: But the reality is under the existing National Transportation Act, for branch lines, where it's deemed by the agency that a branch line has a public role to play, a subsidy can be applied. Given the scenario you just outlined, of maintaining a system that is larger than commercially necessary or viable, either way it's going to happen. Governments will provide funding for specific lines.

Mr. Elliott: Yes, but at least it's called that, and you can identify it and you can go through the NTA's annual report and say, okay, half a million dollars was paid by the Government of Canada to a railway to operate that line.

Mr. Angus: It's interesting. Some people make the argument that having the trackage owned by either a crown corporation or a separate company makes any subsidies much more transparent than the current method of doing it, through the NTA. It may just be a variance of opinion.

Let me put the other question to you, though. It's one I've raised with the minister. We have a number of applications before the NTA for the abandonment of main lines. It ties into your recommendation dealing with those lines that connect to U.S. railways but that are not part of the CN or CP family. Before we go further in main-line abandonments, should we not have a national strategy to define what the basic rail network should look like, meeting certain criteria such as interconnections and an east-west linkage, if that's deemed appropriate, before any further applications can move forward?

• 1040

Mr. Elliott: I guess it would depend on how large an undertaking that strategy would be. You get into some problems when you're looking at connecting Thunder Bay, as an example, with this part of the world. Right now there are three different ways to go. We probably don't need three. Which of those three is the best one?

Mr. Angus: That's what CP and CN are going to decide by the end of the summer.

Mr. Elliott: Maybe they will and maybe they won't. They've taken an awfully long time to decide about the Ottawa-to-North Bay route.

[Translation]

En Saskatchewan, par exemple, nous avons un plus grand nombre de milles routiers qu'en Ontario. La qualité de certaines de ces routes est douteuse, et bon nombre devraient sans doute être abandonnées ou, du moins, devraient certainement pas faire partie du réseau des routes asphaltées. Mais étant donné qu'il y a des gens qui vivent le long de ces routes et que ces gens sont des électeurs, ces derniers exercent beaucoup de pressions afin qu'on ne les abandonne pas. Personne ne veut avoir une route de gravier qui passe devant sa maison.

C'est exactement la même chose qui nous préoccupe ici. Nous craignons que des facteurs autres que l'exploitation rationnelle d'un réseau ferroviaire entrent en jeu si les lignes ferroviaires deviennent propriété du gouvernement.

M. Angus: Mais le fait est qu'aux termes de Loi sur les transports nationaux, pour les embranchements, lorsque l'office estime qu'un embranchement à un rôle public à jouer, une subvention peut être accordée. Étant donné le scénario que vous venez tout juste de décrire, c'est-à-dire l'entretien d'un réseau qui est plus important qu'il ne le serait du point de vue commercial ou pour être viable, d'une façon ou d'une autre, c'est ce qui va arriver. Les gouvernements subventionnent certains embranchements.

M. Elliott: Oui, mais au moins, on parle de subvention, et on peut les identifier et parcourir le rapport annuel de l'Office national des transports et constater qu'un demi-million de dollars ont été versés par le gouvernement du Canada à une compagnie ferroviaire pour exploiter cette ligne.

M. Angus: C'est intéressant. Certaines personnes font valoir que le fait que la voie ferrée appartienne à une société d'État ou à une société distincte rend toute subvention beaucoup plus transparente que de la manière dont on procède à l'heure actuelle par l'intermédiaire de l'Office. Il s'agit peut-être seulement d'une divergence d'opinion.

J'aimerais cependant vous poser une autre question, que j'ai déjà posée au ministre. L'Office national des transports a reçu un certain nombre de demandes d'abandon de lignes principales. Cette question est en rapport avec votre recommandation portant sur ces lignes principales qui relient le réseau canadien aux lignes ferroviaires américaines mais qui ne font pas partie de la famille du CN ou du CP. Avant d'aller plus loin pour ce qui est d'abandonner des lignes principales, ne devrions-nous pas avoir une stratégie nationale qui nous permette de décider à quoi devrait ressembler notre réseau ferroviaire de base, pour répondre à certains critères comme les interéaux et les liaisons entre l'Est et l'Ouest, si l'on juge que cela est approprié, avant de présenter d'autres demandes?

M. Elliott: Je pense que cela dépendrait de l'ampleur de l'entreprise que représenterait une telle stratégie. Si l'on veut, par exemple, relier Thunder Bay à cette partie du monde, on se heurte à certains problèmes. À l'heure actuelle, il existe trois façons de se rendre de Thunder Bay à Ottawa par chemins de fer. Nous n'avons sans doute pas besoin de ces trois lignes. Laquelle est la meilleure?

M. Angus: C'est ce que le CP et le CN vont décider d'ici la fin de l'été.

M. Elliott: Peut-être que oui, peut-être que non. Ils ont mis énormément de temps à prendre une décision au sujet du trajet Ottawa—North Bay.

[Texte]

It depends on where you're situated. If you're sitting in Timmins, you've a pretty good idea of where that route should be. If you're sitting in Sault Ste. Marie, you have a different view. At some point somebody has to bite the bullet and make a decision, and some people are going to be happy and some people aren't.

Mr. Angus: That decision will be made by private interests—and even CN or CP have been told to act as a private company—as opposed to a national policy where the government of the day takes the responsibility for defining what the basic network should look like. Anything beyond that is up for grabs for short lines, for abandonment, for what have you.

Mr. Elliott: I believe there is some work being done at the moment by an organization called the Transportation Association of Canada, and its membership consists of the ministers of transport and their officials from the federal government and provinces and territories. I believe they're in the process of trying to define—

Mr. Angus: They have been trying for 18 months and haven't had much luck.

Mr. Elliott: That's my problem with this process. A similar process was undertaken several years ago on the highway side. So I have no problem in attempting to define what is the basic, irreducible bunch of rail lines in this country. A lot of other things are over and above the engineering parameters—people and everything else.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, gentlemen, for being with us this morning.

In your brief you said that members of the Canadian Fertilizer Institute believe the NTA provided some needed competitive stimulus to the rail sector in Canada and that this stimulus allowed shippers to maintain and expand markets in North America and offshore in a highly competitive global market.

In your introduction you also note that almost 60% of the product is exported. Can you give the committee an idea of where those export markets are?

Mr. Elliott: I can talk about potash. The biggest single market is the United States. In the potash industry we tend to think of North America as a domestic market with free trade. After that, Asia is the largest market. In our own case, 80% of the potash we exported offshore in recent years has gone to Asia. In good years about half of that 80% goes to China. The other markets are typically Japan, Indonesia and the Philippines. . . Oceania, Australia and New Zealand is an important market, and Latin America has also been a key market.

Mr. Richardson: What countries are your major competitors in those markets?

Mr. Elliott: In the case of potash we compete with the former Soviet Union; both the Russian republic and the Byelorussian republic have potash. We compete with Germany. We compete with U.S. producers in Latin America. We compete with producers in Israel and Jordan, primarily in the Asian markets.

[Traduction]

Cela dépend de là où on se trouve. Si c'est à Timmins, on a une assez bonne idée de l'endroit où la ligne devrait passer. Si on est à Sault Ste-Marie, on a une autre idée. À un moment donné, quelqu'un doit prendre le mors aux dents et arrêter une décision qui plaira à certains, mais pas à d'autres.

M. Angus: Cette décision sera prise par des intérêts privés—et même le CN ou le CP se sont faits dire d'agir comme des sociétés privées—plutôt qu'en application d'une politique nationale dans laquelle le gouvernement du jour prend la responsabilité de définir ce à quoi devrait ressembler le réseau de base. Tout ce qui ne fait pas partie de ce réseau, c'est-à-dire les lignes courtes, peut être abandonné.

M. Elliott: Il y a un organisme qui s'appelle l'Association des transports du Canada et qui réunit les ministres des Transports et leurs hauts fonctionnaires du gouvernement fédéral, des provinces et des territoires. Je crois que cet organisme est en train d'essayer de définir. . .

M. Angus: Voilà 18 mois qu'il essaie de le faire sans beaucoup de succès.

M. Elliott: C'est ce qui me déplaît dans ce processus. On en a entrepris un processus semblable il y a plusieurs années pour le réseau routier. Je n'ai donc pas de problème à essayer de définir ce en quoi consiste le réseau de lignes ferroviaires de base, irréductible, au Canada. Bon nombre d'autres facteurs vont au-delà des paramètres d'ingénierie—les gens et tout le reste.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, messieurs, d'être ici avec nous ce matin.

Dans votre mémoire, vous avez dit que les membres de l'Institut canadien des engrais estime que la Loi sur les transports nationaux donne une impulsion à la concurrence dont on a besoin dans le secteur ferroviaire au Canada et que cette impulsion permet aux expéditeurs de maintenir et d'élargir des débouchés en Amérique du Nord et ailleurs dans un marché mondial extrêmement concurrentiel.

Dans votre introduction, vous faites également remarquer que presque 60 p. 100 du produit est exporté. Pouvez-vous dire plus ou moins au comité où se trouvent ces marchés d'exportation?

M. Elliott: Je peux vous parler de la potasse. Le plus gros marché clé sont les États-Unis. Dans le secteur de la potasse, à cause du libre-échange, nous avons tendance à considérer l'Amérique du Nord comme un marché intérieur. Ensuite, le plus gros marché est l'Asie. Dans notre propre cas, 80 p. 100 de la potasse que nous avons exportée outre-mer au cours des dernières années est allée en Asie. Les bonnes années, environ la moitié de ces 80 p. 100 ont destinés à la Chine. Les autres marchés sont le Japon, l'Indonésie et les Philippines. . . L'Océanie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande forment un important marché, et l'Amérique latine est également un marché clé.

M. Richardson: Quels pays sont vos principaux concurrents sur ces marchés?

M. Elliott: Dans le cas de la potasse, nous sommes en concurrence avec l'ancienne Union soviétique. En effet, la République russe et la République biélorusse produisent toutes deux de la potasse. Nous sommes également en concurrence avec l'Allemagne, avec les producteurs américains pour l'Amérique latine, et avec des producteurs israéliens et jordaniens, surtout sur les marchés asiatiques.

[Text]

Mr. DeBiasio: There's another fertilizer constituent besides potash, just to fill it in. . . some nitrogen fertilizers that would mainly be urea and ammonia. . . and the Canadian producers would by and large export a relatively small amount to the United States. My associates from the Fertilizer Institute might have it, but it would be a small amount going offshore.

We also look at North America as a domestic market, and the major competitors would be U.S. producers who are closer to that market and have a distribution advantage. Then there are a considerable number of plants around the world that are situated on low-cost natural gas that can export into the U.S. market, including the former Soviet Union.

● 1045

Mr. Roger L. Larson (Assistant Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): I might point out that the 60% exported is a dollar value; in terms of tonnage, 80% is exported. The reason for the difference is because of the relative values of different products. Some of the higher-value products are domestic as opposed to offshore shipments.

Mr. Richardson: With the variety of products involved and the various chemicals you speak of, it is difficult to generalize, but you indicate that up to 40% of the delivered price of fertilizer is transportation.

My line here is to try to determine to what extent that 40% is in fact competitive with these other countries you mentioned, who are your major competitors. Are we competitive in the transportation of fertilizers compared to your trading competitors?

Mr. Elliott: There are two components to the delivered price. Just as an example, let's talk about China. In Saskatchewan we're 1,000 miles from Vancouver, and we can't move the ore body so we have to move the potash. This is going to cost something, and that's life. We will look for the most economical way to do that and still ensure we are making money.

Some of the bigger competitors in the Asian market include Israel and Jordan. Israel is 40 miles from a port, Jordan is about the same. On the one side, they have a fairly significant transportation advantage over us. Once they get to a port they are also closer to China than we are.

On the other side, we have a production cost advantage over a lot of these other countries. Combine these two things together, and that's how we are able to compete in most markets.

I remind you that in the case of potash we are looking at a commodity that is worth, in good years, a nickel a pound, and it doesn't take much to push it out of certain markets.

Mr. Richardson: So it is pretty critical that you can be as competitive as possible in transportation because there is such a small difference in terms of delivered price. It might make a difference in a contract.

[Translation]

M. DeBiasio: Il y a un autre composant d'engrais que la potasse, pour compléter un peu. . . Certains engrais azotés, qui sont principalement l'urée et l'ammoniac. . . Et les producteurs canadiens en exportent généralement une assez quantité petite aux États-Unis. Mes associés de l'Institut canadien des engrais ont peut-être des chiffres, mais je pense que c'est une petite quantité qui est exportée.

En outre, nous considérons l'Amérique du Nord comme un marché intérieur, et les principaux concurrents sont alors les producteurs américains qui sont plus près de ce marché et qui ont un avantage sur le plan de la distribution. Ensuite, il y a un nombre considérable d'usines dans le monde qui disposent de gaz naturel à coûts peu élevés qu'ils peuvent exporter sur le marché américain, ce qui est le cas notamment de l'ancienne Union soviétique.

M. Roger L. Larson (assistant-administrateur délégué, Institut canadien des engrais): Je signale que lorsqu'on parle de 60 p. 100 d'exportations, il s'agit d'une valeur financière. En volume, c'est 80 p. 100 du produit qui est exporté. Cette différence s'explique par les valeurs relatives des différents produits. Certains produits à forte valeur ajoutée sont fabriqués au Canada, par opposition à des importations.

M. Richardson: Étant donné la diversité de produits en cause et les divers produits chimiques dont vous parlez, il est difficile de généraliser, mais vous dites que les frais de transport représentent jusqu'à 40 p. 100 du prix des engrais à la livraison.

J'essaie d'établir dans quelle mesure ce taux de 40 p. 100 est concurrentiel par rapport aux autres pays dont vous avez parlé et qui sont vos principaux concurrents. Sommes-nous concurrentiels pour ce qui est du transport des engrais par rapport à vos concurrents commerciaux?

M. Elliott: Deux éléments entre en ligne de compte dans le prix des produits livrés. Prenons l'exemple de la Chine. En Saskatchewan, nous sommes situés à 1 000 milles de Vancouver; nous ne pouvons pas transporter le minerai et il nous faut donc acheminer la potasse. Ce n'est pas gratuit, mais c'est normal. Nous cherchons le moyen le plus économique de le faire tout en faisant des bénéfices.

Parmi nos principaux concurrents sur le marché asiatique se trouvent Israël et la Jordanie. Dans le premier cas, l'usine se trouve à 40 milles du port le plus proche et il en va de même pour l'usine jordanienne. D'une part, nos concurrents ont donc un très net avantage sur nous pour ce qui est du transport. Une fois que le produit atteint le port, la distance à franchir pour atteindre la Chine est également moindre.

D'autre part, nous avons un avantage par rapport à bon nombre de nos concurrents pour ce qui est du coût de production. C'est en combinant ces deux éléments que nous réussissons à soutenir la concurrence sur la plupart des marchés.

Je vous rappelle que pour la potasse, il s'agit d'un produit qui vaut 5 cents la livre lorsque les choses vont bien et qu'il ne faut pas grand chose pour être exclus de certains marchés.

M. Richardson: Il est donc crucial pour vous d'être aussi concurrentiel que possible sur le plan des transports, étant donné le faible écart qui existe dans le prix à la livraison. Cela pourrait faire une différence dans un contrat.

[Texte]

Mr. DeBiasio: We are using this word "competition" again. It is a very good word. It's certainly in our minds all the time, but that is a snapshot at a point in time. I would have to say yes, we are competitive; otherwise, we wouldn't be producing as we are today. But I don't believe we would be competitive today if we had the rail rates we had several years ago. We would be less competitive. If we don't continue to work on it, two years from now we're not going to be competitive. Just to sit on our laurels and say we're competitive is a recipe for disaster, I believe.

Mr. Richardson: I agree with you and I hope we don't. There have been some other suggestions to try to improve that competitive nature of our railways.

Can I turn to ports. You mentioned in your response to Mr. Angus that in addition to shipping through New Brunswick, Vancouver and Thunder Bay, much of your North American product offshore is shipped out of New Orleans and Washington. Are you able to comment, from your experience, on the efficiency and competitive nature of the Canadian ports as opposed to the American ports? Is there a difference in cost to you of shipping through one or another?

Mr. Elliott: Potash moves through New Orleans, but it is not a huge amount. The advantage of getting to New Orleans is that there are a lot of ships there. Shipowners will manoeuvre their ships to the gulf because there is a lot of traffic moving in and out of there. Strangely enough, Australia and New Zealand are often the markets picked up from New Orleans.

• 1050

In the case of the State of Washington, specifically, Longview, Washington, Campotex would ship something offshore on behalf of all the potash producers in Saskatchewan, including us, too. They began shipping out of Longview a couple of years ago when there was some congestion in the Port of Vancouver. What Campotex found there is that, first of all, it's a completely enclosed system so there's no dust at all. You don't have to stop loading when it's raining, which is a prevalent condition on the west coast. One of the difficulties in Vancouver has been the ability to find people to work, especially during the month of December.

Because of the nature of offshore pricing and contracts and so on, December is often a fairly busy month to get material moved through this port to fulfil pricing agreements that terminate at the end of December. Quite often it's impossible to find a full crew for the entire month of December.

In the case of Longview, that terminal works until 5 p.m. Christmas Eve. They take Christmas Day off, and the next day they're back at 8 a.m. The same thing on New Year's Eve. So it's an attractive option to move product down this way. I think last year was something approaching a quarter of a million tonnes—again, compared to maybe 3 million through the Port of Vancouver.

[Traduction]

M. DeBiasio: Nous utilisons encore une fois le terme «concurrence», qui est un excellent terme. Nous y pensons continuellement, mais le problème ne se pose pas de façon continue. Je répondrais que oui, nous sommes concurrentiels; autrement, notre production ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui. Je ne crois pas toutefois que nous serions concurrentiels à l'heure actuelle si les tarifs ferroviaires étaient les mêmes qu'il y a plusieurs années. Nous le serions moins. Si nous ne poursuivons pas nos efforts, d'ici deux ans, nous ne le serons plus. Si nous nous endormons sur nos lauriers en nous disant que nous sommes concurrentiels, nous courons à la catastrophe, d'après moi.

M. Richardson: Je suis d'accord avec vous, et j'espère que ce ne sera pas le cas. D'autres propositions ont été faites pour rendre nos chemins de fer plus compétitifs.

Permettez-moi de passer aux ports. Vous avez dit dans votre réponse à M. Angus qu'en plus d'expédier vos produits par le Nouveau-Brunswick, Vancouver et Thunder Bay, une grande partie des produits nord-américains destinés au marché étranger est expédiée à partir de la Nouvelle-Orléans et de Washington. Pourriez-vous nous parler, d'après votre expérience, de l'efficacité et de la compétitivité des ports canadiens par rapport aux ports américains? Y a-t-il une différence de prix selon que vous expédiez vos produits par les uns ou par les autres?

M. Elliott: On expédie de la potasse à partir de la Nouvelle-Orléans, mais pas en grosse quantité. L'avantage qu'offre la Nouvelle-Orléans, c'est le grand nombre de navires qui en partent. Les armateurs font passer leurs navires par le Golfe parce qu'il y a beaucoup de marchandises expédiées à partir de là ou déchargées dans ce port. Fait surprenant, l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont souvent les marchés desservis à partir de la Nouvelle-Orléans.

Pour ce qui est de l'État de Washington, et plus précisément de Longview, la Société Campotex expédie des cargaisons à l'étranger pour le compte de tous les producteurs de potasse de la Saskatchewan, y compris de notre entreprise. Elle a commencé à en expédier de Longview il y a environ deux ans, à l'époque où le Port de Vancouver était congestionné. Campotex a constaté que, tout d'abord, les installations sont totalement fermées, donc qu'il n'y a donc aucune poussière. Il n'est pas nécessaire d'interrompre le chargement lorsqu'il pleut, ce qui est fréquent sur la côte ouest. L'un des problèmes qui se posait à Vancouver était la pénurie de travailleurs, surtout au mois de décembre.

Étant donné la nature des tarifs à l'exportation et des contrats, etc., le mois de décembre est souvent très chargé si l'on veut faire acheminer des marchandises par ce Port pour respecter les ententes en matière de prix qui se terminent à la fin décembre. Souvent, il est impossible de trouver une équipe complète pour tout le mois de décembre.

À Longview, le terminus reste ouvert jusqu'à 17 heures la veille de Noël. Les travailleurs prennent congé le jour de Noël, et le lendemain, ils sont à pied d'œuvre à 8 heures. Il en va de même pour le Nouvel An. Il est donc très intéressant de faire acheminer nos produits par ce port. L'an dernier, les expéditions ont presque atteint 250 000 tonnes, comparé à environ 3 millions de tonnes pour le Port de Vancouver.

[Text]

Mr. Richardson: In terms of efficiency and perhaps even of availability of ships, you find in some cases that the American ports serve you better.

Mr. Elliott: It's also got the attention of the people in Vancouver.

Mr. Richardson: That may be a good sign.

Let me shift back and perhaps combine the two questions with the railways and then the ports. Some people predicted our railways will lose their battle to be competitive in North America and in fact become feeders for the big U.S. carriers. Do you think that likely?

Mr. Elliott: No, I doubt it. Mind you, they are becoming big U.S. carriers themselves.

Mr. Richardson: As part of this network, you see, it might be more likely they'd be part of joint operations.

Mr. DeBiasio: To give them credit, if you look at their lines, they now control very attractive lines to get into some of the market area we serve. So I think they're well positioned, if they compete, to haul the traffic.

Mr. Richardson: Just to take that the full circle, is it likely, then, that those joint networks of the Canadian railways feeding or joining in with American rail carriers would lead to a greater use of American ports for products such as yours?

Mr. Elliott: Not necessarily. It depends on how competitive Canadian ports are going to be, and we're primarily looking at Vancouver versus some of the State of Washington ports.

It's a different situation on the east coast. I know the people in Halifax are quite concerned about the Delaware and Hudson connection that CP has in place. CN has an arrangement with Conrail to get into there. The Port of Montreal provides some competition with them, the Port of New York, New Jersey, and the Port of Philadelphia and so on. So it's a much scarier situation there.

Mr. Keyes (Hamilton West): In response to the question put by Mr. Richardson when he asked if the merger of the rail lines would prompt more of the product heading south to American ports rather than Canadian ports, he responded, not necessarily. Yet everything I heard you say up to that point, which included more ships, better facilities, fewer holidays for working people and more competitive pricing at those ports, all lead me to conclude that your response just doesn't fit.

• 1055

What should we be doing?

Mr. Elliott: At Neptune Terminals in Vancouver, the dried bulk facilities are owned by some of the shippers. There are three of us who own the potash facilities there. That terminal is competitive with Longview, Washington, for example. So it's not impossible to have an efficient terminal at a Canadian port.

It's been a long process of working away at that. We just invested \$30 million in a new handling system at that terminal. This is a piece of capital that's going to be around for 20 or 30 years, so it's not a short-term commitment.

[Translation]

M. Richardson: Sur le plan de l'efficacité, voire de la disponibilité des navires, vous trouvez, dans certains cas, que les ports américains répondent mieux à vos besoins.

M. Elliott: Cela a même frappé les gens de Vancouver.

M. Richardson: C'est peut-être un bon signe.

Permettez-moi de revenir en arrière et de regrouper les deux questions concernant les chemins de fer et les ports. Certaines personnes ont prédit que nos sociétés ferroviaires ne réussiraient pas à rester concurrentielles en Amérique du Nord et qu'elles deviendront des lignes secondaires pour les gros transporteurs américains. Est-ce une possibilité, selon vous?

M. Elliott: Non, j'en doute. Remarquez, elles deviennent elles-mêmes de gros transporteurs américains.

M. Richardson: En tant que partie intégrante de ce réseau, elles ont plus de chance de participer à des activités conjointes.

M. DeBiasio: Il faut bien admettre que les chemins de fer exploitent actuellement des lignes très intéressantes pour desservir certains de nos marchés. Je pense donc qu'elles sont très bien placées, si elles peuvent soutenir la concurrence, pour acheminer ces marchandises.

M. Richardson: Pour fermer la boucle, est-il possible dans ces conditions que ces réseaux conjoints des chemins de fer canadiens qui alimenteraient les sociétés ferroviaires américaines ou s'associeraient à elles déboucheraient sur une plus grande utilisation des ports américains pour l'expédition de produits comme le vôtre?

M. Elliott: Pas nécessairement. Tout dépend de la position concurrentielle des ports canadiens, et nous pensons essentiellement au Port de Vancouver par rapport à certains ports de l'État de Washington.

Il n'en va pas de même sur la côte est. Je sais qu'à Halifax, les gens s'inquiètent au sujet du raccordement avec le Delaware et la région du Hudson mis en place par le CP. Le CN a conclu une entente avec Conrail pour accéder à ce marché. Le Port de Montréal est en concurrence avec le Port de New York, le New Jersey, le Port de Philadelphie, etc. La situation est donc beaucoup plus effrayante dans cette région.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): À la question que vous a posé M. Richardson, à savoir si la fusion des sociétés ferroviaires aurait pour effet d'avantager les ports américains par rapport aux ports canadiens, vous avez répondu: pas nécessairement. Pourtant, tout ce que vous avez demandé jusqu'à présent, davantage de navires, de meilleures installations, moins de vacances pour les travailleurs et des prix plus compétitifs pour ces ports, me porte à conclure que votre réponse ne convient pas.

Que devrions-nous faire?

M. Elliott: Les installations pour le vrac des terminaux Neptune à Vancouver appartiennent à certains expéditeurs. Trois d'entre nous possèdent les installations de manutention de potasse. Ce terminal rivalise avec Longview, dans l'État de Washington, par exemple. Il n'est donc pas impossible qu'un terminal soit rentable dans un port canadien.

Nous y avons travaillé longtemps. Nous venons d'investir trente millions de dollars dans un nouveau système de manutention pour ce terminal. C'est une immobilisation que nous détiendrons encore dans vingt ou trente ans; ce n'est pas un engagement à court terme.

[Texte]

Mr. Keyes: Is that a piece of capital you might otherwise not have had to purchase if you were shipping through an American port?

Mr. Elliott: No, we still would have needed it. What has happened is a transfer from labour to capital. This machine is a reclaimer and a stacker. It can work pretty well automatically. We even debated whether or not to put light bulbs in the shed because no one was ever going to be in there to see anything.

Mr. Keyes: Mr. Elliott, I think, made the comment about the movements east versus those to the west. You mentioned that there weren't as many ships available moving east. When these ships move east with a load of potash, where do they end up as their final destination before offloading to an ocean carrier?

Mr. Elliott: They'll go straight to Europe.

Mr. Keyes: Right from Thunder Bay.

Mr. Elliott: Yes.

Mr. Keyes: So there is no offloading or changing ships or anything?

Mr. Elliott: No.

Mr. Keyes: These ships that are going to Europe, to your knowledge, are they backhauling...? What are they backhauling? Everything, I suppose.

Mr. Elliott: Yes.

Mr. Angus: I have a couple of questions. I want to touch briefly on the December in Vancouver question. I wasn't clear on what you were saying. Are crews unwilling to work in December, or is it because of the volume of work in the port that the existing crews are not available?

Mr. Elliott: Crews appear to be unwilling to work in December.

Mr. Angus: Okay. On page 6 of your brief you go through a list of other changes that have been proposed by shippers. Can you elaborate on the first one: «modifying the rate formula to avoid artificially high intramodal rates»? Give us the background to that and what you think the solution is.

Mr. DeBlasio: The existing act provides that in the event of an application for competitive line rate, one of the methodologies a railway could use is to table a rate that says we move this product this distance at this rate, so this rate should apply to the rate that is being requested by the shipper.

Speaking for those who apply for CLRs, the railways choose a rate that is fairly high, perhaps outlandish, and we did not want to be faced with that prospect in the event of applying for a CLR. I believe the NTA, to their credit, have not accepted those kinds of submissions, but at least it was there as a possibility. We are suggesting that if there is to be used rate, it should be the average for all the product moved in Canada, including any rebates that may apply.

[Traduction]

M. Keyes: Si vous aviez expédié vos marchandises par l'entremise d'un port américain, auriez-vous néanmoins fait cet investissement?

M. Elliott: Oui. En fait, au lieu d'investir dans la main-d'oeuvre, nous avons investi cette somme dans les immobilisations. L'appareil que nous avons acheté effectue la reprise et la mise au stock et fonctionne presque seul. Nous nous sommes même demandé s'il valait la peine d'éclairer le hangar où se trouve cette machine puisque personne n'y travaille.

M. Keyes: Je crois que c'est M. Elliott qui a fait des remarques sur les mouvements vers l'Est par opposition au transport vers l'Ouest. Vous avez dit qu'on dispose de peu de navires pour aller vers l'Est. Lorsque des bateaux transportent de la potasse dans l'Est, où vont-ils avant de remettre leur cargaison à un transporteur maritime?

M. Elliott: Ils vont jusqu'en Europe.

M. Keyes: À partir de Thunder Bay?

M. Elliott: C'est exact.

M. Keyes: La cargaison n'est ni déchargée ni transbordée?

M. Elliott: Non.

M. Keyes: Savez-vous si ces navires qui vont en Europe font des retours à charge? Dans l'affirmative, qu'est-ce qu'ils rapportent? Un peu de tout, je présume.

M. Elliott: En effet.

M. Angus: J'ai deux ou trois questions à vous poser. J'aimerais d'abord parler brièvement du travail à Vancouver en décembre. Je n'ai pas bien compris ce que vous avez dit. Est-ce que les équipes refusent de travailler en décembre, ou est-ce que le volume de travail dans ce port est tel que les équipes qui sont là ne suffisent pas?

M. Elliott: Les équipes ne semblent pas disposées à travailler en décembre.

M. Angus: Je vois. À la page six de votre mémoire, vous dressez la liste des autres changements qui ont été proposés par les expéditeurs. J'aimerais en savoir plus long sur le premier, à savoir «modifier la formule de tarification de façon à éviter les taux intermodaux artificiellement élevés»? Pourriez-vous étoffer un peu cette proposition et nous faire part de votre solution?

M. DeBlasio: D'après la loi actuelle, lorsqu'on fait une demande de prix de ligne concurrentiel, les sociétés de chemins de fer peuvent, notamment, dire qu'elles transportent un produit précis sur une distance précise et à un tarif précis, et demander par conséquent que ce tarif s'applique au prix demandé par l'expéditeur.

Ceux qui demandent des prix de ligne concurrentiels estiment que les chemins de fer choisissent un tarif plutôt élevé, peut-être même un peu bizarre, et nous ne voulions pas que cela nous arrive si nous décidions de demander un prix de ligne concurrentiel. L'ONT, à sa décharge, n'a pas accepté ce genre de demande, mais cela demeure une possibilité. Si l'on doit utiliser un tarif, nous proposons que ce soit un tarif moyen pour tous les produits transportés au Canada et que l'on tienne compte des rabais qui s'appliquent.

Mr. Angus: On the bottom of page 7 you say that:

M. Angus: À la page 7 de votre mémoire, vous dites:

[Text]

the proposal made for section 152.(3) would substantially weaken shippers' interswitching rights beyond 30 km by making the interswitching rights ambiguous.

Please elaborate on that.

Mr. DeBiasio: I appreciate your question; it's rather dear to my heart. If you look at annex D on page 237, there is no explanation of what annex D is other than "other proposals for consideration". So we are cautiously saying that perhaps the review commission is saying you should consider these.

At the top of page 241 it says,

Amend the section to provide that no interswitching be permitted beyond the 30 kilometre limit, unless interswitching rates are based on commercial reasonableness.

The existing act does allow for interswitching beyond 30 kilometres, and there is a prescribed formula to come up with a rate that a shipper would be comfortable with. This commercial reasonableness is coded with a lot of ambiguity that would leave a shipper with a greater degree of uncertainty as to what the rate might be.

To comment on interswitching, in many cases in the submissions of the parties you'll see that final-offer arbitration, CLR, was infrequently invoked at the agency. Interswitching, however, was commonly used. I think you'll find that interswitching was something shippers availed themselves of, and it was not necessary, except in a few cases, to go to the NTA because it's part of the act. So interswitching is a very powerful shipper's right, and this would diminish it.

The Chairman: On behalf of the committee, I want to thank you for taking the time to appear before us. As I mentioned at the outset, your entire submission will be duly considered by the committee and members. We appreciate your interest in taking the time to put it together.

Mr. Elliott: Thank you.

Mr. DeBiasio: Thank you.

The Chairman: Our next meeting is at 10 a.m. on May 6 in room 307, West Block.

This meeting is adjourned.

[Translation]

Selon la proposition faite au sujet du paragraphe 152.(3), les droits d'interconnexion des expéditeurs seraient grandement affaiblis au-delà de 30 kilomètres puisque ces droits d'interconnexion deviendraient ambigus.

J'aimerais en savoir plus long à ce sujet.

M. DeBiasio: Je suis heureux que vous souleviez cette question; elle me tient beaucoup à cœur. L'annexe D, à la page 261 du rapport, porte le titre «Autres propositions à examiner». Nous disons donc, avec la plus grande prudence, que la Commission semble recommander d'examiner ces questions.

En outre, à la page 265 de son rapport, la Commission dit:

Modifier ce paragraphe pour interdire toute interconnexion au-delà de la limite de 30 kilomètres, à moins que les tarifs d'interconnexion ne se fondent sur des bases commerciales raisonnables.

Le libellé actuel de la loi permet l'interconnexion au-delà de la limite de 30 kilomètres, et il existe une formule permettant d'établir un tarif qui convienne à l'expéditeur. Cependant, ce critère des bases commerciales raisonnables est très ambigu et laisse planer l'incertitude au sujet du tarif qui s'appliquera à l'expéditeur.

En ce qui concerne l'interconnexion, l'Office a rarement fait appel à l'arbitrage des propositions finales relatives aux prix de ligne concurrentiels. Cependant, en matière d'interconnexion, c'est pratique courante. Si vous étudiez la question, vous constaterez que les expéditeurs ont rarement recours à l'interconnexion et que, sauf dans quelques cas exceptionnels, il n'était pas nécessaire de s'adresser à l'ONT puisque cette disposition figurait dans la loi. Le droit d'interconnexion est donc crucial pour les expéditeurs, et cette modification le réduirait grandement.

Le président: Au nom des membres du comité, je tiens à vous remercier d'avoir pris le temps de venir témoigner. Comme je l'ai mentionné au début, nous étudierons attentivement votre mémoire dans son intégralité. Nous vous savons gré de votre intérêt et vous remercions d'avoir pris le temps de rédiger ce mémoire.

M. Elliott: Merci.

M. DeBiasio: Merci.

Le président: Notre prochaine séance se tiendra le 6 mai, à 10 heures, à la pièce 307 de l'édifice de l'Ouest.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste-lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Fertilizer Institute:

Roy Parkes, President and CEO, Nitrochem Inc.;
Andrew Elliott, Director, Marketing Programs, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited;
Dave DeBiasio, General Manager, Supply and Distribution, Cominco Fertilizers Limited;
Jim Brown, Managing Director;
Roger L. Larson, Assistant Managing Director.

TÉMOINS

De l'Institut Canadien des Engrais:

Roy Parkes, président et directeur général, Nitrochem Inc.;
Andrew Elliott, directeur, Marketing, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited;
Dave DeBiasio, directeur général, Approvisionnement et distribution, Cominco Fertilizers Limited;
Jim Brown, administrateur délégué;
Roger L. Larson, assistant administrateur délégué.

CA1
Xc27
-T82

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 50

Fascicule n° 50

Thursday, May 6, 1993

Le jeudi 6 mai 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review"

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 6, 1993

(67)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley, and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Public Employees Union: Denise Hill, Vice-President, Airline Division; Amber Hockin-Jefferson, Chairperson, Division Health and Safety Committee; Richard Balnis, Senior Research Officer, Research Department. *From Consumer and Corporate Affairs:* George Addy, Senior Deputy Director of Investigation and Research, Mergers Branch; Gilles Ménard, Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters Branch; Robert Lancop, Chief, Division A, Civil Matters Branch.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

It was agreed,—That the Canadian Union of Public Employees' brief entitled "Myth Versus Reality - The Real Story Behind NTARC and Airline Deregulation in Canada" be appended to today's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "TRPT-1".)

Richard Balnis made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

George Addy made a statement, and with the other witnesses, answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Vice-Chairman took the Chair.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 MAI 1993

(67)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Syndicat canadien de la fonction publique: Denise Hill, vice-présidente, Division du transport aérien; Amber Hockin-Jefferson, directrice, Comité de la Division de la santé et la sécurité; Richard Balnis, agent de recherche principal, Service de la recherche. *De Consommation et Affaires commerciales:* George Addy, sous-directeur principal, Enquêtes et recherches, Direction des fusions; Gilles Ménard, sous-directeur, Enquêtes et recherches, Direction des affaires civiles; Robert Lancop, chef, Division A, Direction des affaires civiles.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Il est convenu,—Que le mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique intitulé «Mythe et réalité - La vérité au sujet de la CELTN et la déréglementation du transport aérien au Canada», figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (*voir Appendice «TRPT-1»*).

Richard Balnis fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

George Addy fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 15, le vice-président assume la présidence.

À 12 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, May 6, 1993

• 1005

The Chairman: I call the meeting to order.

The Standing Committee on Transport continues its consideration of the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review*.

We have with us this morning witnesses from the Canadian Public Employees Union: Denise Hill, Vice President, Airline Division; Amber Hockin-Jefferson, Chairperson, Division Health and Safety Committee; and Richard Balnis, Senior Research Officer. Welcome to the committee's deliberations this morning.

Mr. Balnis, as you're taking the centre position, I assume you're going to deliver the brief on behalf of the group.

Mr. Richard Balnis (Senior Research Officer, Research Department, Canadian Public Employees Union): Yes, I am.

The Chairman: I'd invite you to proceed.

Mr. Balnis: We brought two documents forward today. One is a document we presented to the National Transportation Act Review Commission, in both official languages. The reason I'm bringing that forward here to table with you today is the other document, which is our submission to you, makes extensive reference to it, and I think it would be in order that this document be tabled with you so you can understand what we told NTARC last time. I would ask that our *Myth Versus Reality* document be appended, if that's in order, and then I would spend a few minutes highlighting things, and then we could go to questions. That may speed things up.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Balnis: The airline division of CUPE welcomes the opportunity to appear before you.

To explain who we are, CUPE represents 410,000 workers across Canada, and we also represent the overwhelming number of flight attendants in Canada—Air Canada, Canadian, their affiliated regional families, and a number of independent carriers as well as charters. We represent about 7,500 active workers; 1,100 further members are on lay-off.

We have appeared before you on a number of other occasions. In 1987, during the debate on airline deregulation, we made an intervention on drug testing, and also we appeared before you on Bill C-5, which gave the minister the statutory authority for flight and duty time for flight attendants, which is a very important issue to us, and we thank you for doing that.

In our view, the final report of NTARC is seriously flawed because it draws on the analysis of the National Transportation Agency, something we criticized at great length in our submission we tabled with you, which we presented last June 1992.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 6 mai 1993

Le président: La séance est ouverte.

Le Comité permanent des transports poursuit son examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: *La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation*.

Nous accueillons ce matin des représentants du Syndicat canadien de la fonction publique: Denise Hill, vice-présidente, Division du transport aérien; Amber Hockin-Jefferson, directrice, Comité de la division sur la santé et la sécurité; et Richard Balnis, agent de recherche principal. Bienvenue à cette séance du comité.

Monsieur Balnis, comme vous êtes assis au centre, je suppose que c'est vous qui allez faire l'exposé au nom de votre groupe.

M. Richard Balnis (agent de recherche principal, Service de la recherche, Syndicat canadien de la fonction publique): Oui.

Le président: Je vous demanderais donc de commencer.

M. Balnis: Nous avons apporté deux documents ce matin. Le premier, dans les deux langues officielles, est le mémoire que nous avons présenté à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. J'ai déposé ce document parce que l'autre, le mémoire que nous vous présentons, y renvoie abondamment, et j'ai pensé que ce serait une bonne idée que vous l'ayez pour que vous puissiez comprendre ce que nous avons dit à la commission. Je demanderais que notre mémoire, *Myth Versus Reality*, soit annexé, si c'est possible, et je prendrai quelques minutes pour en souligner les idées principales, puis nous pourrions passer aux questions. Cela pourrait accélérer les choses.

Des voix: D'accord.

M. Balnis: La Division du transport aérien du Syndicat canadien de la fonction publique est heureuse de pouvoir comparaître devant vous.

Pour que vous sachiez qui nous sommes, notre syndicat représente 410 000 travailleurs dans tout le Canada et la vaste majorité des agents de bord au Canada, y compris ceux qui travaillent pour Air Canada, Canadien, leurs transporteurs régionaux affiliés, un certain nombre de transporteurs indépendants ainsi que des transporteurs à vols nolisés. Nous représentons environ 7 500 travailleurs actifs et 1 100 employés qui ont été mis à pied.

Nous avons déjà comparu devant vous à quelques reprises. En 1987, pendant le débat sur la déréglementation du transport aérien, nous avons fait une intervention sur le dépistage des drogues; nous avons comparu devant vous lorsque vous avez examiné le projet de loi C-5, qui a accordé au ministre le pouvoir de réglementer les heures de vol et de service des agents de bord, une question très importante pour nous. Nous vous remercions de nous avoir permis de comparaître dans le passé.

À notre avis, le rapport final de la commission a de sérieuses lacunes, puisqu'il se fonde sur l'analyse de l'Office national des transports, ce que nous avons longuement critiqué dans le mémoire que nous avons présenté en juin 1992 et que nous avons déposé auprès de vous ce matin.

[Texte]

The final report of NTARC has refused to address our criticisms, and in our view has therefore drawn erroneous conclusions based on partial, incomplete, and distorted information. As a result, its recommendations are not a useful guide for the development of future Canadian transportation policy.

Given our membership, we will only comment on airline deregulation and, in particular, NTARC's recommendations 2, 16, 17, 19, and 40.

On the first issue of the Canadian airline industry under deregulation, NTARC has failed to examine the oligopolistic nature of that industry. NTARC has ignored the advice of its key staff in this regard and has failed to examine that the airline industry's natural propensity is to assume an oligopolistic structure. Such unregulated oligopolistic industries lead to less competition in the long run, not more. Consequently, integration of the Canadian and U.S. airline systems, as proposed by NTARC, would not restore competition in the Canadian market; rather, an unregulated American monopoly would be worse. And on page 8 of our submission today, we spend some time discussing the open skies negotiations with the U.S. and the fact that such an arrangement would lead to less competition rather than more in the Canadian system.

• 1010

We believe there is room for good public policy and action in this area, and we presented an agenda for smart regulation, which appears on table 16 of our 1992 submission to NTARC. It was something we brought to you in 1987. It is the Canadian Labour Congress's agenda for reregulation. We believe it is as valid today as it was then. Ultimately, rather than taking NTARC's approach of simply abandoning any public policy in this area, we believe there is an opportunity to do good public policy in this area.

NTARC's examination of airline workers' employment, earnings, and labour relations is incomplete. The evidence we present in our submission, as well as in our submission to NTARC last year, shows that flight attendant employment has fallen. Their real wages have declined, and a new breed of employer has emerged under deregulation, something that has been fully supported by the federal government.

And we bring to you the case of Nationair, which is presented on page 11 of our submission. It is estimated that Nationair spent \$17 million to fight its flight attendants, our members, during its 15-month lock-out, or about one-fifth of what it now owes to its creditors in bankruptcy.

In our view, it is incredible that the federal government bankrolled Nationair during its lock-out by not collecting the at least \$7 million in fees and taxes owed it by the airline. Unfortunately, none of this analysis has been looked at by NTARC in its final submission.

[Traduction]

Dans son rapport final, la commission a refusé de tenir compte de nos critiques, et les conclusions qu'elle tire sont donc, à notre avis, erronées, puisqu'elle se fonde sur des renseignements partiels, incomplets et faussés. Par conséquent, ses recommandations ne sauraient être utiles pour l'élaboration d'une nouvelle politique des transports au Canada.

Étant donné les travailleurs que nous représentons, nous limiterons nos commentaires à la déréglementation du transport aérien et, en particulier, aux recommandations 2, 16, 17, 19 et 40 de la commission.

La première question que nous voulons aborder est celle de l'industrie aérienne du Canada depuis la déréglementation. La commission n'a pas examiné le caractère oligopolistique de l'industrie. Elle n'a pas tenu compte des conseils de ses principaux employés sur cette question et n'a pas examiné la tendance naturelle de cette industrie à se donner une structure oligopolistique. À long terme, lorsque de telles industries oligopolistiques ne sont pas réglementées, la concurrence tend à diminuer, et non pas à augmenter. Par conséquent, l'intégration des réseaux aériens canadiens et américains, que propose la commission, ne rétablirait pas la concurrence sur le marché canadien. Au contraire, un monopole américain non réglementé serait encore pire. À la page 8 de notre mémoire, nous traitons assez longuement des négociations d'une entente à ciels ouverts avec les États-Unis et du fait qu'une telle entente aurait pour effet de diminuer, au lieu d'accroître, la concurrence dans les réseaux canadiens.

Nous croyons que le gouvernement peut avoir une bonne politique et intervenir utilement dans ce secteur et nous avons présenté un programme de réglementation intelligente; il s'agit du tableau 16 du mémoire que nous avons présenté à la commission en 1992. Nous vous avions déjà proposé ce programme en 1987. C'est le programme de restauration de la réglementation du Congrès du travail du Canada. Nous croyons qu'il reste tout aussi valable aujourd'hui. Au bout du compte, au lieu de suivre la suggestion de la commission et d'abandonner tout simplement toute politique gouvernementale dans ce secteur, nous croyons, au contraire, qu'il est possible d'avoir une bonne politique.

L'examen que la commission a fait de l'emploi, des salaires et des relations de travail dans le secteur du transport aérien est incomplet. Les données que nous présentons dans notre mémoire et celles que nous avons fournies à la commission l'an dernier montrent que le nombre d'emplois d'agents de bord a diminué. Leurs salaires réels ont baissé, et un nouveau genre d'employeur est né depuis la déréglementation, avec le plein appui du gouvernement fédéral.

À la page 11 de notre mémoire, nous vous présentons le cas de Nationair. On a estimé que Nationair a dépensé 17 millions de dollars pour lutter contre ses agents de bord, nos membres, pendant le lock-out qui a duré 15 mois. Cette somme représente environ le cinquième de ce que la société doit à ses créanciers.

Il nous semble inouï que le gouvernement fédéral ait financé Nationair pendant le lock-out en ne percevant pas les droits et les taxes que lui devait la ligne aérienne et qui s'élevaient au moins à 7 millions de dollars. Malheureusement, la commission n'a absolument pas tenu compte de cette analyse dans son rapport final.

[Text]

On the matter of air fares, getting a discount is no bargain when it is calculated from a list price that is already excessive. Even NTARC could not ignore the fact that air fares, however measured, have gone up dramatically. On page 14 of our submission, we bring forward the evidence from the Royal Commission on National Passenger Transportation, which found that air fares in Canada, which were 25% lower than U.S. air fares in 1983, were 7% higher than American ones in 1990.

On the matter of air service to communities under deregulation, NTARC has failed to consider all the evidence, evidence we brought forward to them, and has made a number of unsubstantiated claims.

The final area I wish to highlight and spend the remainder of my time on is the question of airline deregulation and safety. This is a contentious issue and has been debated hotly since the introduction of U.S. airline deregulation in 1978.

NTARC's view is a rather simple one. On page 19 of our submission to you we offer the quote from their document, where they state that they are:

unable to find any causal connection between the regulatory reforms and a possible decline in safety performance in the airline industry.

We had the 1989 Air Ontario crash at Dryden and the 1991 Nationair crash in Saudi Arabia. Justice Virgil Moshansky spent three years in a commission of inquiry and found the exact opposite conclusion. Specifically, as we quote at the top of page 20:

(deregulation), combined with deficit reduction. . . created a synergy that, in my opinion based on the evidence before this Commission, had an adverse impact on the effective application of safety standards.

We presented our analysis of the Moshansky commission of inquiry in our submission to NTARC. The key aspect of that is we stressed that under deregulation the pressure is increased for the regulated—namely, the airlines—to become ever more keen to capture the regulator, Transport Canada.

Unfortunately, NTARC's response is weak and we would like to bring to your attention what Transport Canada has been doing with the Moshansky recommendations, because it touches immediately on the issue of airline safety. On page 22 of our brief there is a slide. It was originally a colour slide, so it has reproduced rather poorly, but you can see that Transport Canada has now embarked on a regulatory renewal project which involves four aspects. The first is the Dryden Commission Implementation Project; the second is the regulatory review, which arises from the federal budget of last year; then you have aeronautics fast track, and harmonization.

[Translation]

Pour ce qui est maintenant des tarifs aériens, obtenir un rabais n'est pas une si bonne affaire lorsque celui-ci est calculé à partir de prix réguliers excessifs. Même la commission n'a pas pu faire autrement que constater que les tarifs aériens avaient augmenté de façon spectaculaire, peu importe comment on les mesure. À la page 14 de notre mémoire, nous vous présentons des données de la Commission royale sur le transport de voyageurs au Canada selon lesquelles les tarifs au Canada, qui étaient de 25 p. 100 inférieurs à ceux des États-Unis en 1983, dépassaient de 7 p. 100 les tarifs américains en 1990.

La commission n'a pas tenu compte de tous les faits que nous lui avons soumis sur la question des services aux communautés et a fait un certain nombre d'affirmations qu'elle n'a pas justifiées.

La dernière question que je souhaite souligner et à laquelle je consacrerai le temps qui me reste, c'est celle de la déréglementation et de la sécurité du transport aérien. C'est une question litigieuse qui a fait l'objet de débats très vifs depuis la déréglementation du transport aérien aux États-Unis en 1978.

L'opinion de la commission est assez simple. À la page 19, nous citons le passage de son rapport où elle affirme :

Nous avons été incapables d'établir un lien de causalité entre réforme et diminution éventuelle de la sécurité aérienne.

En 1989, il y a eu l'écrasement de l'avion d'Air Ontario à Dryden et en 1991 celui d'un appareil de Nationair en Arabie saoudite. La commission dirigée par le juge Virgil Moshansky a mené une enquête de trois ans et est arrivée à la conclusion diamétralement opposée. Voici, plus précisément, ce qu'elle a dit et que nous citons au haut de la page 20 :

. . . l'effet combiné (de la déréglementation) et de la réduction du déficit (. . .) a créé une synergie qui, selon moi et suivant la preuve devant la Commission, a nui à l'application efficace des normes de sécurité.

Nous avons fait part de notre analyse du rapport Moshansky à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Dans ce mémoire, nous avons insisté sur le fait que depuis la déréglementation, les pressions de plus en plus fortes sur les lignes aériennes réglementées les poussent à essayer d'influencer l'organisme de réglementation, Transports Canada.

Malheureusement, la réponse de la commission est faible, et nous voulons attirer votre attention sur ce que Transports Canada a fait des recommandations de la Commission Moshansky, puisque cela touche directement la question de la sécurité aérienne. À la page 22 de notre mémoire, vous trouverez une photocopie, assez mauvaise, d'un acétate en couleurs qui présente les quatre volets du projet de révision de la réglementation qu'a entrepris Transports Canada. Le premier volet est le projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky; le deuxième est l'examen de la réglementation, qui découle du budget fédéral de l'an dernier; puis il y a le processus accéléré pour le secteur de l'aéronautique et, enfin, l'harmonisation.

[Texte]

These four streams are to renew Transport Canada's regulations. But in our view these actions under the regulatory renewal project will not correct the basic safety problems identified by Justice Moshansky, and in our view will actually further decrease air carrier safety levels under airline deregulation.

• 1015

Why do we say that? First, as you can see at the bottom of page 23 of our submission, the Dryden Commission Implementation Project, which was originally created to deal with all 191 recommendations, has had a difficult time. On the very first day the minister announced its creation, 49% of the recommendations were declared implemented. The remainder were then shuffled off to three different groups: task force groups that involved industry and government, government-only groups, and something called the ACITF task force, which we bring to your attention, which we have found out is in fact the driving force behind the regulatory renewal project.

Of the recommendations that have been left with us, Transport Canada is now trying to wrap up DCIP. In fact, issues that were identified by Justice Moshansky as requiring improvement, such as crew resource management, flight and duty time limitations for flight attendants, and survivability as it relates to different cabin interiors in the event of a crash, appear not to be something that DCIP will be able to deal with.

On the matter of the ACITF work, they are proposing a structure which you will find on page 25 of our submission. I don't know to what extent the Standing Committee on Transport is aware of what is going on, but the whole intent of ACITF is to keep regulatory content to a minimum, and instead rely increasingly on formal standards and industry self-policing to maintain aviation safety. We have a number of serious concerns with this proposal.

First, Transport Canada and Justice seem to disagree on whether these standards would even be enforceable by government.

Second, the structure will allow air carriers the latitude, through their various manuals, to decide how they will meet these performance standards. In this way hidden exemptions to the standards will be allowed to take place, destroying industry uniformity.

As MPs, it may be difficult for you to have a handle on what goes on in Transport Canada aviation, but on page 26, and I would like to draw your attention to that, there is a simple example that will explain what the thrust of all this change is.

[Traduction]

Ces quatre activités font partie de la révision des règlements de Transports Canada. À notre avis, les mesures prévues dans ce projet de révision de la réglementation ne corrigeront pas les problèmes fondamentaux que le juge Moshansky a identifiés en matière de sécurité, et nous croyons qu'elles auront en fait pour résultat de réduire encore davantage le niveau de sécurité des transporteurs aériens dans le cadre de la déréglementation.

Qu'est-ce qui nous fait dire cela? Premièrement, comme vous pouvez le voir au bas de la page 23 de notre mémoire, le projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky, qui, au départ, devait assurer le suivi des 191 recommandations, a eu des difficultés. Le jour même où le ministre annonçait sa création, on a déclaré que 49 p. 100 des recommandations avaient été mises en oeuvre. Celles qui restaient ont ensuite été réparties entre trois groupes différents; un groupe de travail composé de représentants de l'industrie et de fonctionnaires, un groupe composé uniquement de fonctionnaires et un groupe de travail sur l'inspection des transporteurs aériens, sur lequel nous attirons votre attention, qui, d'après ce que nous avons appris, est la cheville ouvrière du projet de révision de la réglementation.

Voyons donc ce qui est arrivé aux recommandations qui restaient à mettre en oeuvre. Transports Canada tâche maintenant de mettre fin au projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky. En fait, il semble que le groupe chargé de ce projet ne pourra pas s'occuper des choses qui, d'après le juge Moshansky, devaient être améliorées, comme la gestion des équipages, le nombre maximal de vols et d'heures de service des agents de bord et la possibilité de survie à l'intérieur des avions lors d'un écrasement.

Pour ce qui est du groupe de travail sur l'inspection des transporteurs aériens, celui-ci propose une structure que vous trouverez à la page 25 de notre mémoire. Je ne sais pas si les membres du Comité permanent des transports sont très au courant de ce qui se passe, mais l'intention de ce groupe de travail est de réduire le plus possible la réglementation pour s'en remettre de plus en plus à des normes officielles et à l'auto-réglementation de l'industrie pour assurer la sécurité. Cette proposition nous pose de sérieux problèmes.

Premièrement, Transports Canada et le ministère de la Justice ne semblent pas d'accord sur le pouvoir du gouvernement d'appliquer de telles normes.

Deuxièmement, cette rupture donnerait aux transporteurs une large marge de manoeuvre pour déterminer, dans leurs divers manuels, de quelle manière ils respecteront ces normes de rendement. Cela ouvre la porte aux exemptions cachées, ce qui détruira l'uniformité de l'industrie.

En tant que députés, il est peut-être difficile pour vous de savoir ce qui se passe dans le secteur de l'aviation de Transports Canada, mais j'attire votre attention sur l'exemple très simple que nous donnons à la page 26 qui vous permettra de saisir les conséquences de tous ces changements.

[Text]

When Justice Moshansky looked at de-icing and anti-icing practices at Pearson airport, he found that there was not enough lighting for the station attendants to determine that the aircraft was free of ice. He in fact presented evidence of a station attendant who de-iced the aircraft and his supervisor later found half an inch of ice on the aircraft. The reason was the station attendant could not see the aircraft properly to make that determination.

So Justice Moshansky said, you need to have adequate and sufficient exterior lighting at gate and ramp areas to allow the proper inspection to occur. A task group within DCIP looked at this recommendation and refused to alter the current government policy which calls on air carriers to provide lighting for such special operations. Then the airlines turn around and say, Transport Canada should not set any standards for the lighting they expect us to provide, but rather, given this performance-based approach, judge us only if we take off with ice-free wings.

The very problem that Justice Moshansky identified, namely that a plane did take off with ice-covered wings and that at Pearson they could not see the aircraft properly, is now left back to the carrier who created the problem originally. It is circular. You judge us whether we crash, but until we crash, leave us alone. We think that change in regulatory thrust runs contrary to what Justice Moshansky spent three years trying to show, saying, you should do the opposite.

We are very concerned that that approach will diminish passenger safety levels, and we therefore urge you to make this airline safety issue something you look at closely in your report to the minister in June.

Finally, we have four recommendations for you, and I will conclude my presentation on that. They are presented on pages 28 and 29 of our submission.

We believe that NTARC's analysis of airline deregulation is deficient in a number of key areas, and we urge you and your staff to develop a full and proper analysis of the issue.

We ask that you reject recommendations 2, 16, 17, 19, and 40 of NTARC because we do not believe they form the basis for good transportation policy in the future.

• 1020

Third, we ask that you begin to consider a move to begin smart regulation of our airline industry, something in line with what we proposed in 1987.

Finally, given our comments and assessment of the consequences of Transport Canada's regulatory renewal project, and mindful of the time constraints you are under, we still insist that you bring forward Transport Deputy Minister Huguette Labelle; Assistant Deputy Minister (Aviation), David Wightman; and Director General, Aviation Regulation, Don Spruston, who are behind this policy, to appear before you and offer their discussion of how the new emphasis on voluntary compliance and industry self-policing will impact on aviation safety under deregulation.

[Translation]

Lorsque le juge Moshansky a examiné les pratiques de dégivrage et d'antigivrage à l'aéroport Pearson, il a découvert que l'éclairage était insuffisant pour que les préposés puissent déterminer si l'appareil était bien dégivré. Il a présenté le témoignage d'un préposé qui a dégivré un appareil sur lequel son superviseur a par la suite découvert un demi-pouce de glace. Le problème était que le préposé ne voyait pas assez bien l'appareil pour pouvoir s'en rendre compte.

Alors le juge Moshansky a dit qu'il fallait un éclairage suffisant à l'extérieur dans les aires d'embarquement pour que les inspections puissent être bien faites. Un groupe de travail du projet de mise en oeuvre des recommandations a examiné celles-ci et a refusé de modifier la politique actuelle du gouvernement, qui exige que les transporteurs fournissent un éclairage suffisant pour de telles opérations spéciales. Puis, les lignes aériennes disent que Transports Canada ne doit pas établir de normes en matière d'éclairage, mais qu'il doit uniquement juger du résultat, c'est-à-dire si les ailes de l'avion sont dégivrées au moment du décollage.

Le problème que le juge Moshansky a trouvé, c'est-à-dire qu'un avion a décollé avec des ailes couvertes de glace parce qu'à l'aéroport Pearson les préposés voyaient mal l'appareil, est maintenant renvoyé au transporteur qui est à l'origine du problème. C'est un cercle vicieux. Jugez-nous s'il y a un accident, mais d'ici là fichez-nous la paix. Nous pensons que cette modification d'orientation dans la réglementation est contraire à ce que le juge Moshansky a mis trois ans à démontrer.

Nous craignons beaucoup que cette nouvelle attitude ne réduise la sécurité des passagers, et nous vous demandons instamment d'examiner attentivement cette question de la sécurité aérienne dans le rapport que vous remettrez au ministre en juin.

Enfin, nous voulons vous faire quatre recommandations, et c'est sur cela que je terminerai mon exposé. Nos recommandations se trouvent aux pages 28 et 29 de notre mémoire.

Nous croyons que l'analyse de la déréglementation du transport aérien par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux comporte des faiblesses dans plusieurs domaines importants, et nous vous demandons d'étudier à fond cette question avec votre personnel.

Nous vous demandons de rejeter les recommandations 2, 16, 17, 19 et 40 de la commission, car nous ne croyons pas qu'elles puissent servir de point de départ pour une bonne politique des transports pour l'avenir.

Troisièmement, nous vous demandons de commencer à envisager une réglementation intelligente de l'industrie aérienne, comme celle que nous vous avons proposée en 1987.

Enfin, étant donné nos observations et l'évaluation des conséquences du projet de révision de la réglementation de Transports Canada, et même si nous savons que le temps vous fait défaut, nous insistons néanmoins pour que vous convoquiez la sous-ministre des Transports, M^{me} Huguette Labelle, le sous-ministre adjoint (Aviation), David Wightman, et le directeur général, Réglementation aérienne, Don Spruston, qui sont les artisans de cette politique, pour qu'ils vous expliquent quels effets la nouvelle importance que l'on attache au respect volontaire et à l'autoréglementation de l'industrie aura sur la sécurité aérienne dans un marché déréglementé.

[Texte]

Thank you for the opportunity to present our views today.

The Chairman: Thank you.

We will move along now for questions and comments.

Mr. Manley (Ottawa South): I would like to thank you, Mr. Balnis, for your excellent brief and report. I had occasion to get through part of it yesterday, although I must say you have given us a great deal more food for thought today with your commentary on issues related to safety. And perhaps I will start there.

A couple of days ago we had before the committee representatives from CALPA, who, to put it as clearly in summary fashion as possible, said that as far as they were concerned the tier I carriers were entirely safe. The representative from CALPA said, always remember, I am the first one to arrive at the scene of an accident. He essentially said, we are not worried about safety, at least on tier I.

You seem to present quite a different view. Have you worked with CALPA on these issues? Do you have any kind of comment on that? I realize that is a very great simplification of a lot of complicated information you have given us.

Mr. Balnis: On the matter of their view of tier I, it is only a statistical quirk that Air Ontario and Nationair are not defined as tier I. Both of those carriers, until Nationair's bankruptcy, were both very active participants in the airline industry. However, they are classified as tier II, and NTARC went out of its way to say we are very concerned about the rise in accidents in those other than level one carriers.

I think CALPA is strictly correct on the tier I. But I think they have to realize that it is only a quirk of definition that Air Ontario and Nationair aren't included in tier I, and then I think their statement is not accurate.

In terms of our relationship with CALPA, we both are represented on the Dryden Commission Implementation Project. We are working with them where we can. I think we are little more advanced on understanding where the new regulatory renewal project is going. I think we will share our submission with them and we will continue working with them to educate them that there are serious problems.

The question of lighting for de-icing and "leave it to the carriers" is a dangerous approach that maybe CALPA doesn't share now, but we will work to convince them that it is.

Amber is our full-time representative on the Dryden Commission Implementation Project, since March of last year. I don't know if she has any more thoughts to give on her relationship with CALPA.

Ms Amber Hockin-Jefferson (Chairperson, Division Health and Safety Committee, Canadian Public Employees Union): I think you have pretty well covered it.

[Traduction]

Merci de nous avoir permis d'exprimer nos opinions aujourd'hui.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer aux questions et aux commentaires.

M. Manley (Ottawa-Sud): Je tiens à vous remercier, monsieur Balnis, pour votre excellent mémoire et votre excellent rapport. J'ai eu le temps d'en lire une partie hier, mais je dois dire que vos commentaires sur les questions de sécurité contiennent eux aussi beaucoup de matière à réflexion. Je commencerai par cela.

Il y a quelques jours nous avons reçu des représentants de l'Association canadienne des pilotes de ligne (CALPA) qui, pour résumer leur position aussi clairement que possible, nous ont dit qu'à leur avis les transporteurs de niveau I sont tout à fait sûrs. Le représentant de la CALPA nous a demandé de ne pas oublier qu'il était le premier sur la scène d'un accident. En gros, il nous a dit qu'il n'était pas inquiet au sujet de la sécurité, du moins en ce qui concerne les transporteurs de niveau I.

Vous ne semblez pas partager son avis. Avez-vous discuté de ces questions avec la CALPA? Avez-vous un commentaire à faire sur cette question? Je sais que j'ai simplifié énormément beaucoup de renseignements complexes que vous nous avez fournis.

M. Balnis: Pour ce qui est de leur opinion des transporteurs de niveau I, c'est uniquement en raison d'une aberration statistique qu'Air Ontario et Nationair ne sont pas définis comme des transporteurs de niveau I. Jusqu'à la faillite de Nationair, ces deux transporteurs participaient très activement à l'industrie aérienne. Toutefois, ils sont classés parmi les transporteurs de niveau II, et la commission a beaucoup insisté sur le fait qu'elle est très inquiète de l'augmentation du nombre d'accidents des transporteurs autres que ceux du niveau I.

Je pense que la CALPA a parfaitement raison en ce qui concerne les transporteurs de niveau I. Mais je pense qu'elle va comprendre que ce n'est que par une aberration de définition qu'Air Ontario et Nationair ne sont pas comptés parmi les transporteurs de niveau I, et je pense que pour ces deux transporteurs, son affirmation n'est pas exacte.

Pour ce qui est de notre relation avec la CALPA, nos deux associations sont représentées au projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky. Nous collaborons avec elle lorsque nous le pouvons. Je pense que nous savons un peu mieux qu'elle vers quoi nous mène le projet de révision de la réglementation. Nous allons lui remettre notre mémoire et nous allons continuer à essayer de lui faire voir qu'il y a des problèmes graves.

La CALPA n'a peut-être pas encore compris que la question de l'éclairage pour le dégivrage et la décision de s'en remettre aux transporteurs témoignent d'une attitude dangereuse, mais nous allons essayer de l'en convaincre.

Amber est notre représentant à temps complet au projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky depuis mars 1992. Elle pourrait peut-être vous en dire plus long sur sa relation avec la CALPA.

Mme Amber Hockin-Jefferson (directrice, Comité de la division sur la santé et la sécurité, Syndicat canadien de la fonction publique): Je pense que vous avez tout dit.

[Text]

Mr. Balnis: I think we have developed a better understanding because we have a full-time representative at Dryden; they do not. And I hope the concerns we raised on page 26 of our brief are something they will understand.

Mr. Manley: Let me go to the broader issue of the airlines. I don't want to put this too much on the side, but I feel that I want to review what you've given us a little more carefully before I pursue it too much further.

On the agenda for reregulation, which you set out—and I recognize this came out in 1987—you talk about public ownership of carriers in the first of the components of the strategy and then about regulation, which would include regulation of fares and so on. Do you want to put that in the current context, given the facts that are before us at the present time in terms of the state of the industry? Where do you see us in 1993 going with an agenda for reregulation or management of the competitive structure, whatever terminology you want to use, given where we are today in May 1993?

• 1025

Mr. Balnis: There are several areas that merit your attention. I think some discussion and attention must be paid to the question of overcapacity in the industry.

As we've made in our submission, Professor Konrad Studnicki-Gizbert, who was an adviser to NTARC, made a number of useful comments: that airlines have a natural propensity to oligopoly; oligopolistic industries have certain characteristics, namely two or three large oligopolists fighting it out, hopefully trying to kill off one of them, and then eventually the one or two that survive will create a mature oligopoly with price leadership and very little competition.

I think we're seeing that the situation of two oligopolists fighting it out has created overcapacity. You have seen a situation where fares are in some instances below costs and the industry cannot survive. You've had both carriers losing money for three years, although a 6% or 8% average fare increase could restore that airline industry to some sort of stability. So you have the question of capacity, you have the question of fares.

I would start my investigation based on what we've presented. I would start it there and then see what can be there, because otherwise you'll have an industry that will fight it out, where one or both will be seriously weakened, and then the irresistible pressure to North Americanize will happen, and then we may very well have an industry operating in Canada that is very much beyond anybody's control, because it is now controlled from an overseas situation. We brought the example of Canada's marine industry forward, where it has no international fleet and it has a declining domestic fleet, and we're sitting back and saying, my goodness, it sort of looks like where we're going. And as much as Air Canada and Canadian attempt to survive, I think restored stability in the industry may go a long way to make them survive, but then provide good service to customers at reasonable prices.

So capacity and fair pricing are two issues, off our agenda, that we would bring forward as number 1 and number 2.

[Translation]

M. Balnis: Je pense que nous comprenons mieux ces questions parce que nous avons une représentante à temps complet au projet de mise en oeuvre; ce qui n'est pas le cas pour la CALPA. J'espère qu'elle pourra comprendre les préoccupations que nous mentionnons à la page 26 de notre mémoire.

M. Manley: J'aimerais parler des lignes aériennes de façon plus générale. Ce n'est pas que je veux écarter ces questions, mais j'aimerais avoir le temps d'examiner un peu plus attentivement les renseignements que vous nous avez fournis avant de les approfondir.

Dans le programme pour la restauration de la réglementation que vous nous avez remis—et je sais bien qu'il date de 1987—vous parlez, dans le premier élément de votre stratégie, de la régie publique des transporteurs puis de la réglementation qui s'appliquerait notamment aux tarifs. Voulez-vous mettre cela dans le contexte actuel, en tenant compte de la situation dans ce secteur? Comment entrevoyez-vous en 1993 un programme de restauration de la réglementation ou de gestion de la structure de concurrence?

M. Balnis: Plusieurs domaines valent la peine qu'on s'y attache. Il faudrait discuter et étudier la question de surcapacité.

Comme nous l'avons dit dans notre exposé, le professeur Konrad Studnicki-Gizbert, qui a été conseiller auprès de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (CELTN), a fait plusieurs commentaires utiles à ce sujet: les lignes aériennes ont tendance à être oligopolistiques. Ainsi, deux ou trois de ces grandes compagnies se battent entre elles pour éliminer un concurrent. La société ou les deux sociétés qui survivent créent ensuite un oligopole caractérisé par la maturité, le leadership en matière de prix et très peu de concurrence.

Nous assistons maintenant à une situation où deux grandes compagnies se battent, ce qui entraîne de la surcapacité. Dans certains cas, les tarifs sont inférieurs aux coûts, et le secteur ne peut survivre. Les deux grands transporteurs perdent de l'argent depuis trois ans, alors qu'une augmentation moyenne des tarifs de 6 à 8 p. 100 pourrait ramener une certaine stabilité. Il y a donc la question de la capacité et la question des tarifs.

Je commencerais toute étude de la question en me basant sur les données que nous vous avons présentées. J'essaierais de voir ce que l'on peut faire, car s'il n'y a pas de changements, une de ces deux grandes sociétés ou les deux seront considérablement amoindries, et l'on sera de plus en plus forcé de s'intégrer au grand marché nord-américain sans pouvoir exercer le contrôle que l'on désire, car tout sera contrôlé de l'étranger. Nous avons donné l'exemple de l'industrie navale au Canada, où il n'y a pas de flotte internationale et où la flotte intérieure est en déclin. La situation est semblable. Quant à Air Canada et Canadien, c'est en restaurant une certaine stabilité dans le secteur que ces deux sociétés pourront survivre et fournir aux clients un bon service à des prix raisonnables.

Ainsi donc les questions de capacité et de prix justes sont deux questions importantes qui font partie de notre programme, et nous estimons qu'il s'agit là des priorités numéro 1 et numéro 2.

[Texte]

Mr. Manley: When Mr. Harris was before us a while back, he acknowledged the overcapacity problem. But as I understood his testimony, he basically said, well, rightly or wrongly, we have the aircraft. We can fly them with a lot of empty seats or we can park them. But unfortunately when we park them, we still have to pay for them. I may be doing damage to his testimony, but as I understood what he was trying to tell me, he can generate enough revenue from selling a few seats on those aircraft to cover the variable costs involved in flying them and therefore there's really no financial gain to him to park them, and also there isn't exactly a booming market for acquisition of excess aircraft in the world at the present time.

In light of that, how do you think that either the federal government, through some kind of imposed settlement or regulatory regime, or the industry itself ought to deal with that overcapacity problem? Do you think they should just park the aircraft and bite the bullet on that, or is there something else that could be done? I presume from your other remarks that an increase in fares might be the corresponding medicine to reducing the use of the aircraft.

Mr. Balnis: I think you've fairly described Air Canada's plight, and I think it also applies to Canadian in many respects, that you have an oligopolist trying to maintain its market share and is in a fight, and what are they going to do. I suspect those few passengers on those planes are below their average cost. But they're still meeting some marginal cost, so it makes sense for them to fly the aircraft.

● 1030

But if you take a look at the example of the Toronto-Vancouver route where those aircraft are deployed—and NTARC has a chart that I don't have to mine, of the number of departures that are leaving within five minutes, and the question of 14 flights when in fact there are only enough passengers for 10. If the government had been in a position to control that kind of capacity situation, I think it would not have led to Air Canada bleeding where it is and making that choice of park or fly at a loss.

Mr. Manley: But realistically, when you go back to when those judgments were made to acquire the additional aircraft, it's easy for us now to sit back and say they were stupid decisions, because hindsight is always pretty good. The argument that was being made was fundamental to the idea of stage one of privatization of Air Canada, that if you don't give us the money or let us get it from the markets, where are we going to be able to finance the needed aircraft? Where were the critics then, saying all those projections that show the growth in the market are dead wrong? It's easy to say now they were wrong, but the decisions were made and the aircraft were acquired. Would we have been better off to say, we're going to limit capacity because we don't believe this increase is going to occur, only to find that it does?

Mr. Balnis: In terms of the critics of Air Canada privatization, I know one that was there. We were there. We thought it would lead to this kind of situation, and it has. And in fact many of our predictions then have proven true.

[Traduction]

M. Manley: Lorsque M. Harris a comparu devant le comité il y a quelque temps, il a reconnu qu'il existait un problème de surcapacité. Si j'ai bien compris son témoignage, nous avons les avions, nous pouvons les faire voler presque vide, ou nous pouvons les laisser dans les hangars, même si malheureusement nous devons quand même payer pour ces avions immobilisés. J'espère ne pas mal citer ce témoin. Si je comprends bien, si la vente de quelques sièges est suffisante pour couvrir les frais d'exploitation de l'avion, il n'est pas intéressant d'un point de vue financier de garder ces avions immobilisés, d'autant plus que les avions se vendent mal à l'heure actuelle.

Comment croyez-vous que le gouvernement fédéral, qui imposerait un règlement ou un certain régime réglementaire, ou l'industrie elle-même, pourrait régler ce problème de surcapacité? Croyez-vous qu'il faudrait simplement immobiliser les avions et assumer les pertes? Y a-t-il autre chose que l'on pourrait faire? D'après vos remarques il semblerait qu'une augmentation des tarifs pourrait également être un bon moyen de régler la question.

M. Balnis: Je crois que vous avez bien décrit la situation d'Air Canada, et celle-ci s'applique également à Canadien à de nombreux égards. Il s'agit là de sociétés oligopolistiques qui sont en train de se battre pour maintenir leur part du marché. Je suppose que le nombre de passagers ne permet pas d'éponger les coûts moyens d'exploitation de ces compagnies. Elles peuvent cependant éponger certains frais marginaux, et il est donc logique qu'elle fassent voler leurs avions.

Il serait intéressant de prendre l'exemple de l'itinéraire Toronto-Vancouver où ces avions sont déployés... et la CELTN a un tableau—que je n'ai pas—du nombre de départs toutes les cinq minutes: il y a 14 vols sur cet itinéraire quand en fait il y a juste assez de passagers pour 10. Si le gouvernement avait été à même de contrôler une telle situation, Air Canada ne se serait pas retrouvée dans une situation aussi désastreuse et n'aurait pas dû faire le choix entre clouer l'avion au sol ou l'utiliser à perte.

M. Manley: Il faut être réaliste, et quand on voit à quel moment ont été prises ces décisions d'acquérir des avions supplémentaires, il est facile, en rétrospective, de dire que les décisions ont été stupides. On en était alors à la première étape de la privatisation d'Air Canada, et cette société disait au gouvernement que s'il ne pouvait lui donner les fonds ou les lui laisser obtenir sur le marché, elle ne pourrait acquérir les avions dont elle avait besoin. Y avait-il des critiques à cette époque qui estimaient que le marché ne connaîtrait aucune croissance? Il est facile de dire maintenant que toutes ces personnes avaient tort, mais le fait est que les décisions ont été prises et que les avions ont été achetés. Aurait-il été préférable de dire que l'on allait limiter la capacité parce que l'on ne croyait pas à cette augmentation, pour ensuite se rendre compte que celle-ci s'était bel et bien produite?

M. Balnis: Je puis vous dire que nous étions là pour critiquer la privatisation d'Air Canada. Nous estimions à l'époque que les conséquences que nous connaissons se produiraient. En fait, beaucoup de nos prédictions se sont révélées exactes.

[Text]

But on the question of the capacity issue, when deregulation happened, it was called «freedom to move». It was also freedom to fail, and that's what it has produced, because the carriers could make their decisions based on bottom-line shareholder interests to put another competitor out of business, to put aircraft on certain fleets, to survive in the end, which is not serving transportation goals. But they've been at it since 1987, and they've done a fine job. They've just gotten themselves into a mess because that's the way the system goes. And when a recession hits they're in major trouble. But that's the dynamic of the system that you unleash. Let them do whatever they want, and then if they fail, that's the product of a commercial decision and it's too bad. Too bad about Sudbury getting its service cut back, but that's the dynamic that was set loose. Mr. Harris and Mr. Eyton, and before Mr. Jeannot, have different corporate strategies to deal with that, and some are working, some are failing.

Canadian strategy is that we need an alliance with AMR. Air Canada's strategy is Continental, United, Air France, whoever else. They are desperately trying to cope with the situation where you struggle to survive the best way you can. We're saying you have to restore some stability to the industry.

Now, how can you turn back six years? That is a genuine dilemma. But let's sit down and say, the last six years have been a problem; let's get that acknowledged first, and then I think we can start working towards something, because right now the government thinks the last six years have been fantastic.

Mr. Manley: That's not where I'm coming from. I'm trying to grapple with the fact that we have a problem. I'm not sure how well government would have done at judging the future capacity requirements. That really is behind us. The decisions taken by the management of Air Canada and PWA haven't exactly helped their shareholders either. I don't think you can necessarily say that was the source of the problem. Everybody made bad judgments. It wasn't restricted to the Canadian carriers. It was a common theme among airline management around the world. We have overcapacity. It's there, and it exists today.

Now, given that's the situation, I'll move you into the next phase. Let's say we get some kind of resolution of the current situation. We have two carriers flying for the foreseeable future. How do we ensure that they continue in business—in other words, that they operate with an adequate level of revenue—but can deal with the pressure that will be felt from consumers to provide service at a reasonable cost? I can tell you from visiting Vancouver that there is concern about the number of people who are taking the flight from Bellingham east, as opposed to flying out of Vancouver. The same is true in parts of eastern Canada.

[Translation]

Au moment de la déréglementation, quand il était question de capacité, on appelait cela «aller sans entraves». En fait, on pourrait également parler d'«échouer sans entraves», car c'est ce qui s'est passé. Les transporteurs pouvaient prendre leurs décisions en tenant compte des intérêts purement économiques des actionnaires; de cette façon, ils pouvaient mettre hors d'affaires certains concurrents, décider du nombre d'avions dont ils auraient besoin, même si ce n'était pas bon pour les transports en général. C'est la situation qui prévaut depuis 1987, et on a fait du beau travail! Les transporteurs se sont retrouvés dans une situation désespérée; c'était inévitable. Et en période de récession, les problèmes sont devenus extrêmement graves. Cependant, ils n'ont fait que récolter ce qu'ils avaient semé. Tout a été basé sur des décisions de nature commerciale. On s'inquiétait peu alors de réduire les services sur l'itinéraire de Sudbury. M. Harris et M. Eyton, et auparavant M. Jeannot, ont différentes stratégies pour régler cette question; certaines fonctionnent, d'autres non.

Canadien estime qu'elle doit s'allier avec AMR pour survivre; dans le cas d'Air Canada, c'est avec Continental, United ou Air France ou d'autres compagnies qu'elle estime pouvoir résoudre ses problèmes. Ces deux transporteurs essaient désespérément de s'en sortir le mieux possible. Nous estimons quant à nous qu'il faudrait ramener une certaine stabilité dans ce secteur.

Comment peut-on revenir six ans en arrière? C'est un véritable dilemme. Il faut avant tout se rendre compte que la politique adoptée au cours des six dernières années a causé le problème. Par la suite, on pourrait s'asseoir et trouver des solutions. En effet, à l'heure actuelle le gouvernement estime que les six dernières années ont été extraordinaires.

M. Manley: Personnellement, ce n'est pas comme cela que j'envisage les choses. J'essaie de m'attaquer au fait que l'on a un problème. Je ne sais pas si le gouvernement aurait vraiment pu juger de la capacité future. Mais cela, c'est une chose du passé. Les décisions qui ont été prises par les gestionnaires d'Air Canada et de PWA n'ont pas été très bonnes pour leurs actionnaires non plus. Je ne crois pas que l'on puisse dire nécessairement que cela est la source du problème. Tout le monde a pris de mauvaises décisions, pas simplement les transporteurs canadiens, mais tous les transporteurs mondiaux. La surcapacité est un problème mondial. Cependant, elle existe, et c'est de cela que nous devons nous occuper.

Puisque telle est la situation, il faudrait essayer de la résoudre. Nous avons deux transporteurs. Comment pouvons-nous nous assurer qu'ils resteront en affaires—que leurs recettes seront suffisantes—et qu'ils pourront trouver des façons d'offrir un service à des prix raisonnables à des consommateurs qui s'y attendent? Je puis vous dire qu'à Vancouver on se préoccupe beaucoup du nombre de voyageurs qui embarquent à Bellingham au lieu de Vancouver pour se rendre dans l'Est du pays. Et la même chose vaut dans certaines régions de l'Est.

[Texte]

[Traduction]

• 1035

Unfortunately, our air services don't exist in a vacuum. We're not an island. We need to have one eye, as we do with rail and other transportation modes, on what is happening south of the border. You can't force Canadians to fly on a Canadian carrier if they think they can get a better deal elsewhere. Given that context, how do you see us restoring that level of profitability?

Mr. Balnis: On the question of leakage, I generally accepted the argument, just to give you some background and then come to your question, that deregulation was introduced in Canada because Canadian fares were relatively high to U.S. fares, and therefore there was the leakage going out as well as the demonstration effect of cheaper fares in the U.S. And then I read that research study that we cite in the royal commission's background papers, which made the argument in 1983 that fares in Canada were 25% less than those in the U.S. but have now gotten to the situation where Canadian fares relative to the U.S. are higher. Either I don't understand the situation or it's a perverse result. The reference to that study is on page 14. We had an advantage under regulation that we have now squandered under deregulation, and we may very well have jeopardized ourselves if we create a North American market.

That study by Morrison is admittedly tentative, but it has really thrown me into a quandary, because you raise a very legitimate question, that if we are overpriced in relationship to the Americans we will not be able to keep that traffic. I don't have an answer for you today. But I understand the context. But if Morrison, from that commission, is saying exactly the opposite of the conventional wisdom, we have to be very careful on what we're doing.

I guess it gets back to the situation where you have a perverse situation. Under American deregulation, from all the academic studies I read, it was a very clear case that deregulation was to transfer the economic rents from workers and airline investors to the benefit of consumers. That was the thrust. Various studies have shown how labour's share of costs has declined, investor's shares. There are all these consumer benefit studies that have been done. Applying that economic theory to the Canadian situation, there has been wealth transferred from workers, there has been wealth transferred from investors, but the prices have gone up. In fact, the prices are at a level that are below what is sustainable for the industry under the current situations of overcapacity and deregulation. So I'm left with the fact of saying that it hasn't worked the way the theory is supposed to work, and it hasn't worked the way the U.S. has worked.

Mr. Manley: You have a zero sum. Where has it been transferred? It certainly hasn't been transferred to the shareholders, judging by—

Mr. Balnis: By the value of the shares. You are right. That is why I am saying it is a perverse result, because that's not the way it is supposed to work.

Whether we have just transferred that surplus into a wasteful competition that has produced these results in the end where we have overcapacity and fares that are higher when they should be lower, that could be the wastefulness of the situation.

Malheureusement, nos services aériens, pas plus que les services ferroviaires ou autres, ne fonctionnent pas isolément de ce qui se passe de l'autre côté de la frontière. On ne peut obliger les Canadiens à emprunter des transporteurs canadiens s'ils estiment qu'ils feront une meilleure affaire ailleurs. Dans un tel contexte, comment peut-on restaurer le niveau de rentabilité?

M. Balnis: En ce qui concerne la question de la perte de clients canadiens au profit de compagnies américaines, j'acceptais l'argument selon lequel la déréglementation a été adoptée au Canada parce que les tarifs étaient relativement plus élevés ici qu'aux États-Unis. Par la suite, cependant, j'ai pris connaissance d'un document de recherche que nous citons. Ce document figurait dans les documents d'information de la commission royale; apparemment, en 1983, les tarifs canadiens étaient de 25 p. 100 inférieurs à ceux des États-Unis. À l'heure actuelle, ce sont les tarifs canadiens qui sont plus élevés. De deux choses l'une, soit je ne comprends pas ce qui se passe, soit la situation s'est transformée de façon affreuse. La référence à ce document de recherche se trouve à la page 14 de notre document. Ainsi donc, à l'époque de la réglementation, nous nous trouvions dans une situation privilégiée que nous avons complètement perdue dans le régime de déréglementation. De plus, dans le contexte d'un marché nord-américain, nous nous retrouverons en mauvaise posture.

Cette étude réalisée par M. Morrison n'est sans doute pas définitive, mais elle me laisse certainement perplexe: vous soulevez en effet une question très légitime, car si nos tarifs sont trop hauts par rapport à ceux des Américains, nous ne pourrions rester en affaires. Je ne pourrais vous donner une réponse aujourd'hui, mais je comprends très bien la situation. Si M. Morrison, qui est membre de la commission, nous dit quelque chose qui va complètement à l'encontre de la sagesse traditionnelle, il faut faire très attention à ce que nous faisons.

Les choses sont complètement bouleversées. En effet, d'après les études que j'ai lues sur la déréglementation américaine, la richesse devait être transférée des travailleurs et des investisseurs aux consommateurs. Or, si on applique cette théorie économique à la situation canadienne, il y a bien eu un transfert de richesse des travailleurs et des investisseurs, mais les prix ont augmenté. En fait, dans un contexte de surcapacité et de déréglementation, les prix sont à l'heure actuelle à un niveau inférieur au niveau de rentabilité. En pratique, les choses n'ont pas fonctionné selon la théorie ni selon le modèle américain.

M. Manley: On en arrive à zéro. Où cette richesse a-t-elle été transférée? Certainement pas aux actionnaires, si l'on en juge. . .

M. Balnis: Par la valeur des actions. Vous avez tout à fait raison. La situation est complètement anormale.

Peut-être ce surplus a-t-il alimenté cette concurrence inutile et produit en fin de compte la surcapacité et des tarifs qui, au lieu d'être plus bas, sont plus élevés.

[Text]

But I would like to begin work on an analysis of that rather than simply sitting back and saying that the system works, because it is not. It doesn't make sense to me, representing the workers, because they are suffering, and it is not benefiting consumers or you as regulators. There is something fundamentally wrong here.

How we get to grips with that and answer your policy questions, which I think are very legitimate questions, I think we need to begin work on that. But I think we have to make that leap that something is wrong here in a bizarre fashion and we have to do something other than just letting it work out.

On May 28 there may or may not be a decision on Canadian-American that will resolve things. They may be tied up in courts with Gemini for whoever knows how long. I don't know when it's going to shake out. But the results just aren't producing under those kinds of scenarios.

• 1040

Four years ago when we started discussing whether Air Canada and Canadian would merge, people looked at me and said, you are mad. Last October the madness was here. It almost happened. I can't predict what's going to happen in a year's time, but I think we can begin the work, to answer your policy questions, if we acknowledge the problem that the system is dysfunctional. The market in the airline industry is not working, according to the theorists or according to the government policy. I think then we can lead to some solutions.

The Chairman: We'll have to move on now to Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Balnis, I think your decision to read a summary and then get into questions has been extremely helpful to us in raising the dilemma.

I want to welcome you and your colleagues here. I want to start with the area of safety. Over a year ago this committee, primarily because of the presentation by the CUPE airline division, amended one of the laws of Canada to give the government the power to regulate hours of work for flight attendants.

I know that when Justice Moshansky handed down his report, the minister put the hours of work question into the hands of the Moshansky follow-up group. Ms Hockin-Jefferson, I gather that you have been the one who has been handling that. I raised it with the minister a month ago, to express the frustration that you had passed on to me about the lack of action.

Can you update the committee on what exactly has transpired? To me it seems relatively simple. There are already regulations that set out the rules for pilots. At the very least they could have adopted the same rules for flight attendants, who are equally responsible for safety, as my colleague mentioned, as the guys who arrive first at the scene of an accident.

Ms Hockin-Jefferson: That raises two issues.

First of all, within the Dryden Commission Implementation Project, the process has not been started yet with regard to the issue of addressing flight and duty time for flight attendants.

[Translation]

J'aimerais me pencher sur cette question au lieu de dire que le système fonctionne, car ce n'est pas le cas. Nous nous trouvons dans une situation insensée; les travailleurs en souffrent, les consommateurs aussi, de même que les organismes de réglementation. Il y a quelque chose qui ne va vraiment pas.

Pour pouvoir nous attaquer à cette question et répondre à toutes les questions que vous vous posiez en matière de politique et qui sont à mon avis légitimes, il faut s'atteler à la tâche. Il faut reconnaître que quelque chose ne va pas, que la situation est étrange, au lieu de se tourner les pouces en attendant que quelque chose change.

La décision qui sera rendue le 28 mai au sujet de Canadien et American réglera peut-être les choses, mais il y aura peut-être des retards à cause du problème de Gemini, et la décision sera peut-être retardée. Le fait est que la situation ne semble pas s'arranger.

Il y a quatre ans, lorsque nous avons discuté de la question de savoir s'il devrait y avoir fusion entre Air Canada et Canadien, les gens me regardaient en pensant que j'étais malade. En octobre dernier, tout le monde était malade. Car cela s'est presque produit. Je ne peux prédire ce qui se passera dans un an, mais je crois que l'on peut se mettre au travail, pour essayer de répondre aux questions que l'on se pose en matière de politique, si nous sommes prêts à reconnaître que le système ne fonctionne pas. Dans le secteur aérien, s'en tenir aux forces du marché ne fonctionne pas, d'après les théoriciens ou d'après la politique du gouvernement. Si nous reconnaissons le problème, nous pourrions trouver des solutions.

Le président: Nous devons maintenant passer à M. Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci, monsieur le président.

Monsieur Balnis, votre décision de faire d'abord un sommaire puis de passer aux questions nous a été extrêmement utile.

Je tiens à vous souhaiter la bienvenue, à vous, ainsi qu'à vos collègues. J'aimerais aborder d'abord la question de la sécurité. Il y a plus d'un an, à la suite de l'exposé fait par le représentant de la Division du transport aérien du SCFP, notre comité a modifié une loi canadienne afin de donner au gouvernement le pouvoir de réglementer les heures de travail des agents de bord.

Lorsque le juge Moshansky a remis son rapport, le ministre a remis la question des heures de travail entre les mains du groupe de suivi du rapport Moshansky. Madame Hockin-Jefferson, je suppose que c'est vous qui vous êtes occupée de cette question. J'ai soulevé la question auprès du ministre il y a un mois, et je lui ai fait part de la déception que vous causait le manque d'initiatives en la matière.

Pourriez-vous dire au comité ce qu'il en est? Il me semble que la question est relativement simple, puisqu'il existe déjà des règlements pour les pilotes. On aurait au moins pu adopter les mêmes règles pour les agents de bord, qui sont eux aussi responsables de la sécurité, comme mon collègue l'a mentionné, puisqu'ils sont les premiers sur les lieux d'un accident.

Mme Hockin-Jefferson: Votre question en soulève deux.

Tout d'abord, on ne s'est pas encore occupé, au projet de mise en oeuvre des recommandations de la Commission Moshansky, des heures de vol et de service des agents de bord.

[Texte]

Mr. Angus: It has not been started?

Ms Hockin-Jefferson: It has not been started.

It has been assigned to a task group called the Cabin Safety Task Group, and we refer to it in our submission. It has not been touched. There has been no work started on it other than some basic research that I have volunteered to do to try to get the committee moving.

There's another problem with the flight and duty time regulations. Since 1990 Transport Canada has been reviewing the pilots' flight and duty time regulations. Canada is hopelessly behind in those standards and is completely ignoring what's happening in the European communities and with the Joint Aviation Authority. There are two specific issues that I believe are directly related to the safety of the crew on board the aircraft and of course the travelling public inside the aircraft: the issue of reduction of the number of hours of work for the number of sectors flown, the number of take-off and landings that are conducted in one duty period, as well as a reduction in the hours of duty day for the time of day of departure. Obviously, if you are going to be working at a time when your body says you should be sleeping, you are going to be more susceptible to fatigue.

In response to mainly a helicopter lobby but also through ATAC, Transport Canada has redone the regulations and has increased the number of hours, especially for helicopters and small carriers. They can fly monthly, quarterly and yearly. Keep in mind that those are your level two carriers, which have the highest number of accidents.

They have now I guess succeeded in pushing through those new pilot regulations, which don't address any of the safety factors and will probably bring Canada on line with Third World countries, as far as flight and duty-time regulations for pilots. They have used the Aviation Regulatory Review Panel as their

• 1045

Flight attendants are faced with two problems. First of all, Transport Canada and industry have no intention of accepting the same rules as pilots for flight attendants. They generally feel that the hours of work can be greater, that flight attendants don't get fatigued as much as pilots do. More important, the regulations that will be in effect for pilots are deficient, they are unsafe, and I would certainly hope that we don't have to deal with those as flight attendants. I would like the opportunity to sit down and develop one set of regulations for all the crew on board the aircraft, and do it in accordance with safety factors as opposed to economic factors. We should also look at harmonization, with what is currently happening with the JAA in Europe.

Mr. Angus: Where's the road block?

Ms Hockin-Jefferson: Transport Canada.

Mr. Angus: It is Transport Canada.

Ms Hockin-Jefferson: With the assistant deputy minister, and their history of simply being regulated by ATAC and other industry lobby groups.

[Traduction]

M. Angus: Vraiment?

Mme Hockin-Jefferson: Non.

On a chargé de cette question un groupe de travail sur la sécurité à bord des avions. Nous en parlons dans notre exposé. Cependant, rien n'a encore été fait à part la recherche fondamentale que je me suis engagée à faire pour essayer de faire bouger les choses.

En ce qui concerne les règlements sur les heures de vol et de service, il existe un autre problème. En effet, depuis 1990, Transports Canada réexamine les règlements sur les heures de vol et de service des pilotes. Le Canada est extrêmement en retard et ne tient pas du tout compte de ce qui se passe dans la Communauté européenne en matière d'aviation. À mon avis, deux questions fondamentales sont directement liées à la sécurité du personnel de bord et des voyageurs : la réduction du nombre d'heures de travail, le nombre de décollages et d'atterrissages au cours d'une période de service, et la réduction du nombre d'heures pendant ces jours de service selon l'heure du départ. Il va de soi, en effet, que lorsque l'on est en service quand normalement on devrait être au repos, la fatigue risque d'être plus grande.

Transports Canada, réagissant à la demande d'un groupe de lobby et aux pressions exercées par l'ATAC, a modifié les règlements et augmenté le nombre d'heures de travail des pilotes d'hélicoptères et de petits transporteurs qui peuvent voyager au mois, au trimestre et à l'année. Il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit là de transporteurs du niveau deux, qui ont à leur actif le nombre le plus élevé d'accidents.

Ces nouveaux règlements concernant les pilotes ont donc finalement pu être adoptés et ne tiennent nullement compte de l'aspect sécurité. Le Canada finira par ressembler à un pays du Tiers monde en ce qui concerne les règlements régissant le temps de vol et de service des pilotes. C'est donc le groupe d'examen de la réglementation aérienne qui a servi de tribune à tous ces changements.

Les agents de bord font face à deux problèmes: tout d'abord, Transports Canada et les compagnies n'ont nullement l'intention d'adopter pour eux les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux pilotes. En effet, ils estiment que dans le cas des agents de bord, le nombre d'heures de travail peut être supérieures, étant donné que la fatigue n'est pas aussi grande pour eux. Or, les règlements qui s'appliquent aux pilotes ne sont pas bons et ne tiennent pas compte de l'aspect sécurité, et j'espère que ce n'est pas de ce genre de règlements que l'on va s'inspirer pour les agents de bord. J'aimerais que l'on puisse mettre au point pour tout l'équipage des règlements tenant compte de l'aspect sécurité, et non pas uniquement des aspects économiques de la question. Il faudrait également harmoniser la réglementation avec ce qui se fait dans les milieux officiels européens en matière d'aviation.

M. Angus: Qui est-ce qui met des bâtons dans les roues?

Mme Hockin-Jefferson: Transports Canada.

M. Angus: Vraiment.

Mme Hockin-Jefferson: Et le sous-ministre adjoint. En fait, c'est l'ATAC et les groupes de lobby qui imposent la réglementation.

[Text]

Mr. Angus: You mentioned in your presentation, Mr. Balnis—I'm just reminding the committee of what happened, the fact that the Minister of Transport announced the day that Justice Moshansky had handed down his report that 49 of his recommendations had already been implemented. Were they really implemented?

Mr. Balnis: It was actually 49%. In other words, roughly half of them were.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Balnis: There were about 94 of them that were declared implemented. In our view not all of them were. Did they realize or did they attempt to correct what Justice Moshansky identified? Not all of them did. Unfortunately, they never went to the Dryden Commission to look at them, to review them and say, okay, let's look at the status report. Transport Canada says they implemented it, give it to us, let's give them a grade, A, B, C, D, E, F. That was never done. It was just declared implemented, taken off the table.

The other aspect that I think was very surprising is that the minister emphasized that industry and government would work together. At the very first meeting we found out all these task groups were created, everything was allocated to them and then some of them were closed—government only.

Then there is that ACITF thing, which was a task force started before Dryden, operated through Dryden. In fact, it has proposed measures that will completely change what Moshansky has recommended. We were promised by the minister's office that we would be there, but we were never invited to any of those meetings. That is a move that some Transport Canada bureaucrats... it is a move that is sleazy. I say it because we have the dates, we have the correspondence where we were not invited to those meetings. That is the double tragedy of Dryden: we were not able to look at the recommendations and certain recommendations were hived off. It is also a situation that is dysfunctional in the sense that the task groups are constructed in a way that is not representative of the industry.

What I mean by that is that you have the Air Transport Association of Canada, or ATAC, you have carriers, you have eight airline managers, vice-presidents, with one representative of workers who are affected. Then they vote, 8 to 1; that's the decision of the committee. That is the same as if you, Mr. Angus, ran this committee—you had the vote, but the government had none. That makes no sense.

Mr. Angus: I'd like it.

Mr. Balnis: So do the airlines. Unfortunately, we're not getting down to getting a good look at those recommendations.

Mr. Angus: Okay.

In terms of the remaining 51% of the recommendations that were handed over to these groups, have any of them been implemented? If they have, have they been implemented to a degree satisfactory to the union?

[Translation]

M. Angus: Comme vous l'avez dit dans votre exposé, monsieur Balnis... et je rappelle simplement au comité les faits: le ministre des Transports a annoncé le jour où le juge Moshansky a remis son rapport que 49 de ses recommandations avaient déjà été appliquées. Est-ce que c'est vrai?

M. Balnis: En fait, il s'agit de 49 p. 100. En d'autres termes, environ la moitié des recommandations avaient été adoptées.

M. Angus: Bien.

M. Balnis: On a dit que 49 recommandations avaient été adoptées. À notre avis elles ne l'avaient pas toutes été. Je ne crois pas que l'on a appliqué toutes les recommandations du juge Moshansky. Malheureusement, le gouvernement ne s'est jamais adressé à la Commission Dryden pour passer ces recommandations en revue. Transports Canada a simplement dit que les choses avaient été faites, mais on n'a jamais attaché de priorité à ces différentes recommandations.

Ce qui est également très surprenant, c'est que le ministre a bien dit que le secteur de l'aviation et le gouvernement travailleraient de concert. À la toute première réunion nous nous sommes rendu compte que l'on avait créé tous ces groupes de travail qui devaient s'occuper de toutes les questions, mais où, dans certains cas, siégeaient seulement des représentants du gouvernement.

De plus, il ne faut pas oublier le groupe de travail sur l'inspection des transports aériens, qui avait commencé avant la Commission Moshansky et fonctionné pendant toute l'enquête de la commission. En fait, ce groupe de travail a proposé des mesures qui modifieront totalement les recommandations du rapport Moshansky. Le ministre nous avait promis de nous y faire participer, mais on ne nous a jamais invités à aucune de ces réunions. Il s'agit là d'une façon pitoyable de procéder de la part des bureaucrates de Transports Canada. Si j'ose dire cela, c'est que nous avons les dates et toute la correspondance, qui montrent bien que nous n'avons pas été invités à ces réunions. C'est cela la double tragédie de cette Commission Moshansky: nous n'avons pas pu étudier les recommandations, et certaines d'entre elles ont d'ailleurs été retirées. Les choses ne fonctionnent pas bien, et les groupes de travail ne sont pas représentatifs de ce secteur.

Je m'explique: ces groupes de travail se composent de représentants de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), et des transporteurs; il y a huit administrateurs de lignes aériennes, des vice-présidents, mais un seul représentant des travailleurs qui sont touchés par toutes ces mesures. Au moment du scrutin, on en est toujours à huit contre un, et cela passe pour la décision du comité. C'est comme si vous-même, monsieur Angus, vous aviez le droit de vote, mais non pas les ministériels. C'est tout à fait ridicule.

M. Angus: Cela me plairait bien.

M. Balnis: Et cela plaît bien aux lignes aériennes. Malheureusement, cela nous empêche d'étudier convenablement les recommandations.

M. Angus: Oui.

En ce qui concerne les 51 p. 100 restants de ces recommandations, certaines d'entre elles ont-elles été adoptées? Si tel est le cas, l'ont-elles été à la satisfaction du syndicat, en tout ou en partie?

[Texte]

Mr. Balnis: I think there is one recommendation that was given to Dryden that was never even part of Moshansky's... and that was the whole question of flight attendants working during turbulence and a seat-belt order. We are finally getting to an interim order on this that I think may very well reflect what we've been arguing for the last five years. That started in June of last year. It's been an uphill battle to make sure that flight attendants do not work during turbulence that could hurt them on board an aircraft and to develop procedures to make that happen. It's been a struggle.

There have been a number of other recommendations I think Amber can comment on.

• 1050

Ms Hockin-Jefferson: I would say that there have probably been about 20 recommendations that have passed through the system now. I may be slightly off in my numbers but that's an estimate. Those recommendations are ones they have identified as being ones to fast track. They basically have no real economic value and very little safety impact. So they sort of siphoned these ones off to the side in order to make a display that they are addressing the issues and have run these through. But in actual fact, how they will affect economic... There is no economic cost. How will they affect the actual safety of the aircraft sitting on the ground, ready to go, to travel with passengers on board? They will have no effect.

Mr. Balnis: The other aspect is that while we're dealing with that, we have this whole regulatory renewal project based on what the ACITF, the Air Carrier Inspection Task Force, is doing, which is proposing this new regulatory structure. In fact, that will supersede anything Dryden does because the system will be performance based. That is what the government is going to get through. So Dryden will run out of gas at the end of the year and I think its impact in addressing what Moshansky identified as serious deficiencies will be minimal. That is a very serious concern for us.

It is that task force that is the driving force here. I don't know how many members of Parliament are aware of it, but it is reshaping the regulatory nature of how aviation safety will be governed in this country, and I don't know to what extent you've been brought in on it. That's why we thought, in our discussion of NTARC, that should be raised, because NTARC has that very odd reference. There should be an ongoing review of the relative responsibilities. Now, do they know what ACITF is doing—because on a very high, abstract level that's what they're doing. But it's only one teeny-tiny paragraph there. If that's what they're referring to, our submission, from about page 23 on, is saying it's not going to work. It's not going to improve aviation safety if the system produces what we see it starting to produce now.

Mr. Angus: Well, they've proved in the past that they don't listen to those who warn them about what may transpire.

[Traduction]

M. Balnis: Une recommandation qui a été faite devant la Commission Moshansky ne s'est pas retrouvée parmi... il s'agissait de la question des agents de bord travaillant pendant les périodes de turbulence et les périodes pendant lesquelles le port de la ceinture de sécurité est obligatoire. Des mesures intérimaires vont finalement être prises qui tiendront sans doute compte de nos recommandations des cinq dernières années. La bataille a été dure pour assurer que les agents de bord ne travaillent pas pendant les périodes de turbulence, au cours desquelles ils pourraient se faire blesser.

Quant aux autres recommandations, Amber pourrait maintenant en parler.

Mme Hockin-Jefferson: Il y a sans doute une vingtaine de recommandations qui ont été adoptées, plus ou moins. Il s'agit des recommandations qui ont été considérées comme pouvant être adoptées rapidement. En fait, elles n'ont aucune réelle valeur sur le plan économique et très peu sur le plan de la sécurité. Le gouvernement voulait simplement montrer qu'il avait fait quelque chose. De plus, l'adoption de celles-ci ne coûte rien et n'aura aucun impact sur la sécurité des voyageurs.

M. Balnis: Il ne faut pas oublier que parallèlement aux recommandations de la commission, il y a tout le travail de mise à jour de la réglementation que doit réaliser le groupe de travail sur l'inspection des transports aériens, qui propose toute cette nouvelle structures de réglementation. En fait, celle-ci l'emportera sur les recommandations Moshansky, puisque tout le système va tenir compte de la performance. C'est en tout cas le genre de politique que le gouvernement voudra faire adopter. Sur ces entrefaites l'impact du rapport Moshansky se fera de moins en moins sentir à la fin de l'année, et l'on s'intéressera très peu aux problèmes sérieux mis en évidence par le juge Moshansky. C'est une chose qui me préoccupe beaucoup.

C'est le groupe de travail auquel le gouvernement se fiera en matière de réglementation. Je ne sais pas combien de députés savent à quel point cela servira à modifier la structure réglementaire en matière de sécurité aérienne dans notre pays. Je ne sais pas jusqu'à quel point vous êtes au courant de cette question. C'est la raison pour laquelle nous avons pensé que l'on devrait soulever cette question dans le cadre des discussions concernant la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Il faudrait passer en revue de façon permanente les différentes responsabilités. La commission est-elle au courant de l'impact qu'aura ce groupe de travail sur l'inspection des transports aériens? Pourtant, on n'en entend presque pas parler; on y consacre seulement un tout petit paragraphe. Si tel est le cas, les choses ne pourront fonctionner convenablement, comme nous le disons à partir de la page 23 de notre exposé. Cela n'améliorera pas la sécurité dans le domaine de l'aviation si la tendance actuelle s'accroît.

M. Angus: Le gouvernement a prouvé dans le passé qu'il n'écoutait pas ceux qui le mettaient en garde.

[Text]

Let me move on to the question of regulation. You indicated in your brief that there's a need for smart regulations or, I guess, a smart regulatory regime. Do you want to indicate to the committee what CUPE means by that? Are you asking us to go back to the way it was? As I describe it from time to time, it was like a kid in grade one putting up his hand to leave the room or to sharpen a pencil. You can't make a move without permission. Is that what you're looking for, or is it something different?

Mr. Balnis: No, Mr. Angus, we're not looking for the grade one, put up your hand, sharpen your pencil. . . We cannot go back to that and we have no intention of going back to that.

If one looks at the airline industry commission that has been created in the U.S. and writings of academics like Paul Dempsey, they are not calling for a return to that, but they are calling for something to be done. They are looking at the questions of capacity, pricing, discount fares, predatory pricing practices, a variety of things in those areas that are specific and concrete. They do not want to return it to the iron-fisted regime, which is simply unacceptable, in terms of turning back the clock. It's not going to happen. But something needs to be done.

The Americans, surprisingly—maybe because they have been at airline deregulation longer—are starting to look at that. Now, in terms of when their airline commission produces something—I don't know the time lines, but I think they're beginning their work and they have 90 days—there will be, I suspect, some recommendations on taxation. We have talked to unions in the U.S., and they think that not only will there be recommendations but that they will lead to legislation if the Clinton administration can deliver on them. They will be focusing on correcting specific areas to make sure the industry is stable. So there is room to do something that will be helpful.

Mr. Angus: Okay. In your oral presentation you made reference to employment levels, and we know that in every transportation mode there has been massive hemorrhaging of jobs. Can you give the committee an indication of the employment levels pre-deregulation as compared to the employment levels now? There is an image or an impression out there that a lot of young people were attracted to the industry, had their hopes raised, got a job for a while, and then it was gone. In other words, we may have levelled out to where we were before. Or, is there less employment now as a result of deregulation than there was in 1985-86?

[Translation]

Passons maintenant à la question de la réglementation. Vous avez dit dans votre mémoire qu'il était nécessaire de prévoir une réglementation intelligente, une structure réglementaire adéquate. Pourriez-vous dire au comité ce que votre syndicat entend par là? Allez-vous nous demander de retourner à la situation qui existait auparavant? Car, si c'est le cas, on ne pourra rien faire sans demander la permission, comme quand on était en première année et que l'on voulait quitter la salle de classe ou aller tailler son crayon. Est-ce de cela que vous me parlez ou de quelque chose d'autre?

M. Balnis: Ce n'est pas de cela que nous parlons, monsieur Angus. Il n'est pas question de demander la permission. . . Il est impossible de revenir à une telle situation, et nous n'avons certainement pas l'intention de le faire.

Si l'on regarde ce qui se fait au sein de la commission des transports aériens qui a été créée aux États-Unis, si l'on regarde les écrits de professeurs comme Paul Dempsey, par exemple, on se rend compte que le retour en arrière est hors de question, mais qu'il faut faire quelque chose. On étudie les questions de capacité, d'établissement des prix, de tarifs réduits, de prix abusifs, bref toutes sortes de choses précises et concrètes. Aux États-Unis, on ne veut pas revenir à une situation rigide, qui est inacceptable et démodée, mais on se rend compte qu'il faut absolument faire quelque chose.

Les Américains, sans doute parce qu'ils ont une plus grande expérience que nous de la déréglementation, commencent à étudier ces questions. Je ne sais pas quand la commission va présenter un rapport, mais elle a commencé son travail et doit rendre une décision dans 90 jours. Il y aura sans doute des recommandations portant sur la fiscalité. Nous avons parlé aux syndicats américains, qui pensent qu'il y aura bel et bien des recommandations, et même des changements législatifs si l'administration Clinton peut réaliser ce qu'ils veulent. Les Américains se concentreront dans certains domaines qui permettront d'assurer une certaine stabilité au secteur. Il sera donc possible de faire quelque chose d'utile.

M. Angus: Bien. Dans votre témoignage, vous avez parlé des niveaux d'emploi, et nous savons qu'il y a eu de grandes pertes d'emplois dans les différents modes de transport. Pourriez-vous nous parler des niveaux d'emploi d'avant la déréglementation et d'aujourd'hui? On a l'impression que beaucoup de jeunes ont été attirés vers ce secteur où ils ont pu occuper un emploi pendant quelque temps pour le perdre ensuite. En d'autres termes, il y aurait peut-être eu nivellement au niveau précédent. À la suite de la déréglementation, le nombre d'emplois est-il maintenant inférieur à ce qu'il était en 1985-1986?

Mr. Balnis: In our June 1992 submission to NTARC, we prepared table 2 on page 19 of that blue book that provides employment data by the air transport sector, the scheduled carriers, and then for flight attendants whom we represent.

M. Balnis: Dans notre mémoire à la CELTN, en date de juin 1992, nous avons inclus le tableau 2 qui se trouve à la page 20 de ce cahier bleu et qui indique des données sur l'emploi pour le secteur du transport aérien, les transporteurs, et les agents de bord que nous représentons.

[Texte]

If one goes back to 1981, one can see a peak that it took all the way until 1988. So there seems to have been a secular force at work that was somewhat independent of deregulation. You could see the growth and then the very steep decline in 1991. Now, we haven't updated the 1992 figures. But I can tell you that our membership is dropping in terms of young people.

The people who have been hurt the most are those young people who went to work for these charter carriers. There was a spate of them: Holiday Air, Vacation Air, Odyssey. They were relatively young, foot in the door; one day I'll go through that door and maybe I'll go on to a major carrier. They have gone through a cycle of destruction that is incredible.

If we look at Odyssey, Nationair, Worldways, which Amber used to be a flight attendant for, I would say the average age of those people was the mid-twenties. Those people's jobs have gone. They have not found a foothold in the industry so that they can go on. I think the perception is real, because the people that are thrown out of work when Nationair goes out are those young people. They just never manage to get a foothold in the industry, to have a career. Meanwhile, I would say that the years of service for our flight attendants at Air Canada and Canadian average about 20. The average age is the early forties. Those people who you would think should be relatively assured of something are also scared that they may not have a job.

So we've tried to present the employment data there and we're saying NTARC had the same access to that material and their employment wasn't done. I think the figures are there for you to develop a better picture than what NTARC is saying, because it's not a good job in general.

Mr. Angus: I have a final point on this. At what seniority level have the cuts hit? Have people with ten years' seniority been let go? Fifteen, twenty?

Mr. Balnis: Right now at Canadian Airlines we have about 600 to 700 members who are on lay-off. I would say they're from six years down.

Mr. Angus: Six years down.

Mr. Balnis: That means they would have been hired in the mid-1980s. So they're six years down, gone, and they have their recall rights. We'll see if they are recalled. I think they're gone and, unfortunately, they have tried to find other places. But there is nothing there for them.

Mr. Angus: Thank you for your comments.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I apologize for being late. The flights from Pearson are terrific, but it's getting from St. Catharines to Toronto that's the difficult part early in the morning.

I don't know whether the question has been asked, but if you haven't responded to it I would be interested in knowing what you would do in the government's situation and the Canadian and Air Canada situation right now. What does the government do in order to tackle this situation?

[Traduction]

Remontons jusqu'en 1981, et on constatera que la courbe atteint graduellement un sommet en 1988. Il semble donc qu'intervenait une force permanente qui était en quelque sorte indépendante de la déréglementation. On peut constater la croissance et ensuite le déclin abrupt en 1991. Nous n'avons pas mis les chiffres de 1992 à jour. Cependant, je peux vous dire que nos membres comptent actuellement moins de jeunes.

Ceux qui ont été le plus atteints, ce sont les jeunes qui offraient leurs services aux affréteurs. Il y en avait un grand nombre: Holiday Air, Vacation Air, Odyssey. Ces gens étaient relativement jeunes et mettaient le pied dans l'étrier en se disant qu'un jour ils travailleraient pour un transporteur majeur. Ils se sont cassé le nez de façon incroyable.

Prenez par exemple les compagnies Odyssey, Nationair, Worldways, pour laquelle Amber était agent de bord autrefois, et je dirais que la moyenne d'âge était d'environ 25 ans. Les emplois de ces gens-là ont disparu. Ils n'ont pas trouvé à s'ancrer dans le secteur pour pouvoir poursuivre leur carrière. Il n'y a pas à s'y tromper, car les gens qui perdront leur emploi quand Nationair fermera ses portes, ce seront ces jeunes-là. Ils n'ont jamais réussi à bien s'intégrer au secteur, à amorcer une carrière. Par ailleurs, je dirais que les agents de bord d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien ont environ une vingtaine d'années de service à leur crédit. La moyenne d'âge, c'est le début de la quarantaine. On serait porté à croire que ces gens sont dans une position relativement assurée, mais ils craignent aussi de perdre leur emploi.

Nous avons voulu présenter ici des données sur l'emploi et nous prétendons que la commission d'examen avait accès aux mêmes données, mais qu'elle ne s'en est pas servie. Les chiffres sont présentés pour que vous puissiez vous faire une meilleure idée que celle que présente la commission d'examen, car la CELTN n'a pas fait un bon travail en général.

M. Angus: Une dernière chose là-dessus. À quel niveau d'ancienneté a-t-on appliqué les coupures? Est-ce qu'on a mis à pied des gens qui avaient dix ans d'ancienneté, quinze ans, vingt ans?

M. Balnis: Actuellement, les Lignes aériennes Canadien ont mis à pied entre 600 et 700 employés. Ces gens avaient six années d'ancienneté ou moins.

M. Angus: Jusqu'à six années, n'est-ce pas?

M. Balnis: Cela signifie qu'ils avaient été embauchés au milieu des années quatre-vingt. Il y a donc ces gens qui avaient six années d'ancienneté ou moins, mais qui ont des droits s'il y a rappel. On verra bien s'ils sont rappelés. Je pense que tout est perdu et, malheureusement, ils ont essayé de se replacer ailleurs. Cependant, il n'y a pas de débouchés pour eux.

M. Angus: Merci de vos remarques.

M. Atkinson (St. Catharines): Excusez-moi d'être en retard. Les vols à partir de l'aéroport Pearson sont impeccables, mais c'est de gagner Toronto, à partir de St. Catharines, qui est difficile tôt le matin.

Je ne sais pas si la question a été posée, mais j'aimerais savoir ce qui devrait être fait par le gouvernement, étant donné la situation des Lignes aériennes Canadien et d'Air Canada actuellement. Que devrait faire le gouvernement pour réagir à cette situation?

[Text]

Mr. Balnis: I think Mr. Manley asked those similar types of questions. I think they are genuine policy questions that need to be asked.

I think the first aspect is that you have to acknowledge that the current situation of the market running the show is dysfunctional, because you have created, as I told Mr. Manley, a perverse situation where you have workers and investors being hurt and, at the same time, consumers not benefiting because the prices have gone up, not down.

If one acknowledges that and says, we made a mistake in 1987, we're not going to turn back the clock, but let's sit down and try to introduce some controls into the industry, then I think in good faith you would see the unions joining with the airline companies to develop those measures.

In terms of what is being done with regard to a specific concrete policy, when the \$50 million was given by the government to Canadian Airlines last October, there was discussion of what was called a recalibration of the industry. I have no idea what has come of that. If there was an indication... I guess they recalibrated to zero. But that is a foothold into doing something there. If the government is intent on doing that, we'll be there to participate.

● 1100

There was an interesting comment by Warren Everson, who was speaking on behalf of NTARC at a luncheon. It's a 10-page speech. He said, they spent all night figuring out recalibration, but I've been in government for many years and I have not a clue what it means. I was sitting there looking at him, and I had to agree with him. I don't know what it is. It seems to have produced nothing. But if there's a genuine commitment to do that, surprisingly, I think you could find a consensus on this. Where it is? We're still waiting to be invited, for the door to be opened to discuss reregulation, recalibration, smart regulation. We're waiting for that door to be opened. Then, when it's opened, we'll be there; we'll offer ideas, we'll learn, and maybe we'll come up with something.

Mr. Atkinson: I'm sorry about asking the same question.

Mr. Balnis: No problem.

Mr. Atkinson: In terms of American Airlines investing in Canadian, do we let that go ahead? Air Canada has purchased Continental. Where they are getting the money for that is a moot question. Is Air Canada going to have to go out and look for a partner? Or do we try to go back to the merger of the two again? What's your position on that?

[Translation]

M. Balnis: Je pense que M. Manley a posé des questions dans cet ordre d'idées. À mon avis, il y a des questions d'orientation évidentes qu'il faut poser.

Premièrement, il faut reconnaître que la situation actuelle, où on laisse intervenir essentiellement les forces du marché, est bancal, parce que vous avez créé, comme je l'ai dit à M. Manley, une situation perverse qui nuit aux travailleurs comme aux investisseurs et, tout à la fois, aux consommateurs, qui n'en tirent aucun avantage, puisque les prix ont grimpé plutôt que de chuter.

Si on reconnaît cela, si on reconnaît l'erreur commise en 1987, si l'on reconnaît que l'on ne peut pas revenir en arrière, mais qu'on peut essayer d'imposer certains contrôles dans le secteur, alors je pense que, animés de bonne foi, les syndicats se ligueraient avec les compagnies aériennes pour mettre au point les mesures qui s'imposent.

Pour ce qui est de ce que l'on a fait concrètement et précisément sur le plan de la politique, quand la somme de 50 millions de dollars a été versée aux Lignes aériennes Canadiennes au mois d'octobre dernier, il a été question de rajuster le calibre de cette industrie. Je ne sais pas ce qu'il est advenu de cette idée. Rien m'indique... Je suppose que l'on a choisi le calibre zéro. Quelque chose a toutefois été amorcé. Si le gouvernement est sérieux, nous allons participer à ses efforts.

Warren Everson a fait une remarque intéressante lors d'une allocution qu'il prononçait au nom de la commission d'examen. Son allocution faisait 10 pages. Il a dit qu'avec ses collègues il avait réfléchi toute la nuit pour tenter de comprendre ce que signifiait le rajustement du calibre, mais que malgré bien des années dans l'administration, il ne voyait absolument pas ce que cela signifiait. En l'écoutant, je ne pouvais pas m'empêcher d'être tout à fait d'accord avec lui. Je ne sais pas ce que cela signifie. Cela ne semble pas avoir produit quoi que ce soit. Toutefois, s'il existait un engagement sincère à cet égard, on serait étonné, mais un consensus se dégagerait à mon avis. Où en sont les choses? On ne nous a pas encore invités, on ne nous a pas encore ouvert la porte pour discuter de restauration de la réglementation, de rajustement du calibre, de réglementation judicieuse. Nous attendons qu'on nous ouvre la porte. Ensuite, une fois cela fait, nous serons prêts; nous offrirons nos idées, nous apprendrons, et peut-être qu'il en ressortira quelque chose.

M. Atkinson: Excusez-moi d'avoir posé une question qui l'avait déjà été.

M. Balnis: Ne vous en faites pas.

M. Atkinson: Doit-on laisser la compagnie American Airlines investir au Canada? Air Canada a acheté la Continental. On peut se demander où on a trouvé l'argent pour cela. Air Canada va-t-il devoir chercher un associé? Va-t-on revenir à l'idée de la fusion des deux compagnies? Qu'en pensez-vous?

[Texte]

Mr. Balnis: We represent flight attendants of both carriers, Air Canada and Canadian Airlines. Ever since the issue of American Airlines was on the table, our members have been at each other's throats, because they have wrapped each other in their corporate flag saying, to protect my job. . . yeah, Air Canada, please deliver my job; and conversely, yeah, Canadian, you will deliver my job with your strategy, because if you fail I lose my job.

The acrimony within the memberships of all the unions, pilots, machinists, auto workers, and ourselves, has been vicious. We have tried as a union to develop some consensus saying, you cannot fight yourselves, because there is a bigger problem here.

If American Airlines goes through. . . you can guess for sure that Air Canada will go through its own restructuring crisis. Then, when Air Canada goes through that, they'll be back at Canadian Airlines for more concessions or whatever. So let us look at the fact that we are in a lifeboat together and the industry is unstable. We must move for smart regulation. We have always argued that we believe two major carriers like Air Canada and Canadian Airlines can survive in a regulated market. We believe if we do that it will be best for workers, best for passengers. That has been our position.

Whether we vote 51 to 50 or whether we support the specific American. . . that is not the issue in our view. The bigger issue is restoring stability for Canadian industry.

In terms of where American Airlines is going to go, I guess the NTA has said that by the end of May they'll have a decision. I guess the Gemini decision will be going through the courts.

We may very well know by the end of the month that one of your tribunals has made a decision, saying yes or no. I suspect, I predict that either Air Canada or Canadian Airlines will appeal it to cabinet. It will be on the cabinet table then. The stakes are too high otherwise. That will be a decision for cabinet. I fear the decision then will be based on a lot of factors other than sound transportation policy: east versus west, Calgary versus Montreal. We'll go through that madness that happened last year.

But that's not going to save the industry in the long run. We're trying to make that an issue out there with our members. Surprisingly, our members sit down, think about it and say, we have to solve both of these issues. We must solve the long term.

So I'm trying to explain our position as clearly as possible, because you have to understand the context. We are not going to sacrifice one group of our members for the others. We are looking to protect our membership as a whole, within an airline industry that's viable. We have been criticized for that, but we will continue doing that, because we believe in the long run that's what's going to work.

Mr. Atkinson: Okay. I would assume, then, from your brief that the 25% foreign ownership ceiling should remain.

[Traduction]

M. Balnis: Nous représentons les agents de bord des deux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Depuis que la question de la compagnie American Airlines a été soulevée, nos membres sont à couteaux tirés parce qu'ils prennent fait et cause pour leur compagnie, pour protéger leur emploi. . . ils espèrent vivement qu'Air Canada va protéger leur emploi, et inversement pour les employés des Lignes aériennes Canadien. On compte sur la stratégie de chacune des compagnies, car à défaut de cela, il y aura des pertes d'emplois.

L'animosité entre les membres de tous les syndicats, les pilotes, les machinistes, les travailleurs de l'automobile, nous-mêmes, a été dévastatrice. On a essayé que se dégage un consensus au sein du syndicat, d'expliquer qu'on ne pouvait pas lutter les uns contre les autres, car il y avait un problème de taille à régler.

Si le marché avec American Airlines est conclu. . . on peut à coup sûr s'attendre à ce qu'Air Canada passe par sa propre crise de restructuration. Une fois cela fait, on demandera aux Lignes aériennes Canadien d'accepter plus de concessions. Il faut donc reconnaître que nous sommes tous à bord du même bateau et que le secteur est instable. Il nous faut absolument trouver une réglementation judicieuse. Nous avons toujours préconisé la coexistence de deux grands transporteurs comme Air Canada et les Lignes aériennes Canadien, qui peuvent survivre si le marché est réglementé. Nous pensons que cela vaut mieux pour les travailleurs et les voyageurs. Nous avons toujours préconisé cela.

Que le résultat du vote soit 51 à 50 ou que nous appuyions la proposition American. . . là n'est pas la question à notre avis. L'enjeu plus important, c'est de restaurer la stabilité de l'industrie canadienne.

Pour ce qui est de la compagnie American Airlines, je pense que l'ONT a déclaré qu'une décision serait prise d'ici à la fin du mois de mai. Je pense que la décision Gemini va être rendue par les tribunaux.

Nous saurons sans doute d'ici à la fin du mois si un de nos tribunaux a pris une décision dans un sens ou dans l'autre. Je suis prêt à parier qu'Air Canada ou les Lignes aériennes Canadien vont interjeter appel au Cabinet, où la chose sera discutée alors. Il ne peut en être ainsi, parce que l'enjeu est trop important. Je crains que la décision du Cabinet ne soit alors fondée sur bien d'autres facteurs qu'une politique saine en matière de transport: l'Est contre l'Ouest, Calgary contre Montréal. Nous allons revivre les folies de l'année dernière.

À long terme, cela ne sauvera pas l'industrie. Nous essayons de faire comprendre cela à nos membres. Il est étonnant de voir comment nos membres réfléchissent et se disent qu'il faut régler ces deux problèmes-là. Il faut songer au long terme, se disent-ils.

J'essaie d'expliquer notre position le plus clairement possible, car il faut bien comprendre le contexte. Nous n'allons pas sacrifier un groupe de nos membres au détriment de l'autre. Nous voulons défendre les intérêts de tous nos membres, au sein d'une industrie aérienne viable. On nous a adressé des critiques à ce propos, mais nous allons continuer dans cette voie parce que nous pensons qu'à long terme cela portera ses fruits.

M. Atkinson: D'accord. D'après votre mémoire, on devrait maintenir la propriété étrangère à un maximum de 25 p. 100, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Balnis: Remain, and ownership and control as it is. That double test: there is a 25% ownership, but also a determination of control. We do not accept NTARC's recommendation that it go to 49%, so we're saying, keep it where it is, even though the law itself has a number of loopholes where it can be varied by cabinet anyway. So keep it at the current situation.

Mr. Atkinson: In other words, within that framework, see what happens in regard to Canadian Airlines and Air Canada. As you say, have smart regulations. I assume you would like to see the two carriers remain in some form of limited or regulated competition.

Mr. Balnis: I think that's a fair description of what we said.

• 1105

Mr. Manley: I would like to follow up on the last point because, as you've noted, your members are divided. I think each of us in our own constituencies has been lobbied—I think that is the only appropriate expression—by representatives of employees of both airlines vigorously, although it has never been quite clear to me what they want us to do. The division that exists is going to create some real strains in the country, regardless of what decision comes out. I want to put it in this context: that the issue before the NTA is whether or not the investment by AMR in Canadian Airlines represents an acquisition of effective control over Canadian Airlines.

That issue is being fleshed out through the presentation of evidence by witnesses who are subject to cross-examination by some very highly paid lawyers, much more highly paid than I am, I must say, by the examination of the documents that are relevant to the case and with the benefit of argument by counsel. The panel will make a decision on or before May 28, which as you say is subject to review by cabinet. You're expressing the concern that cabinet may not look at it from the point of view of what is in the interest of the transportation industry but rather on some other basis.

Can you foresee a result coming from the tribunal on—really, it is a legal point—what is effective control and how it has been impacted by this transaction? Can you foresee a result in which you think that cabinet would reverse the decision of the NTA on that issue for what you would argue would be good transportation-based reasons?

Mr. Balnis: I want to understand your last six words that you asked in the question. My initial reaction to that is, regardless of the nature of the decision, and I think it will be a decision that will be well thought out, that it will be based on what they perceive is the question of effective control. They will define it. They're going to write a judgment that is going to be challenge-proof, and they will do that kind of job. But when it goes to cabinet, Air Canada and Canadian believe so strongly that their case is right, one saying there is no effective control, the other that there is effective control, that they will then use their influence, as they have over the last year, to lobby cabinet... use this argument to say they were wrong, and the pressure will be immense there.

[Translation]

M. Balnis: Il faudrait que le contrôle et la propriété demeurent tels quels. Le critère est double: il y a la propriété à 25 p. 100, mais également la détermination du contrôle. Nous rejetons la recommandation de la CELTN de relever ce pourcentage à 49 p. 100, et nous préconisons qu'il soit maintenu même si les dispositions législatives contiennent certaines échappatoires qui permettent au Cabinet de le faire varier. Il faudrait que la situation actuelle soit maintenue.

M. Atkinson: En d'autres termes, étant donné ce cadre, il faudrait voir ce que cela signifie pour les Lignes aériennes Canadien et Air Canada. Comme vous l'avez dit, il faudrait une réglementation judicieuse. Je suppose que vous souhaiteriez que les deux transporteurs soient maintenus dans un régime de concurrence limitée ou réglementée, n'est-ce pas?

M. Balnis: Je pense que cela résume bien ce que nous avons dit.

M. Manley: Je voudrais reprendre ce que vous venez de dire; comme vous l'avez fait remarquer, les membres de votre syndicat sont divisés. Je pense que tous les députés, chacun dans sa circonscription, ont écouté le lobby—je pense que c'est la seule expression qui convienne—de représentants des employés des deux compagnies aériennes, qui ont instamment exposé leur point de vue, même si ce qu'ils veulent de nous n'est pas très clair. L'opposition qui existe va créer de véritables tensions au Canada, quelle que soit la décision qui sera prise. Voici le contexte que je veux exposer: la question dont est saisi l'ONT est de savoir si oui ou non l'investissement éventuel que AMR ferait dans les Lignes aériennes Canadien représenterait une acquisition de contrôle réel de la compagnie.

Cette question est analysée grâce à la présentation de preuves sous forme de témoignages donnés par des témoins que des avocats très bien rémunérés—beaucoup mieux que moi, je le reconnais—soumettent à un contre-interrogatoire et sous forme d'analyse de documents qui sont pertinents à l'affaire, avec en plus des arguments présentés par des conseillers. La décision sera prise le 28 mai ou avant, mais comme vous l'avez signalé, elle sera examinée par le Cabinet. Vous avez exprimé la crainte que le Cabinet ne tienne pas avant tout compte de l'intérêt de l'industrie du transport, mais fasse intervenir d'autres facteurs.

Avez-vous réfléchi à la décision que pourrait rendre le tribunal sur—à vrai dire une question purement juridique—ce qu'est le contrôle réel et comment il est touché par cette transaction? Pouvez-vous envisager une décision de l'ONT que le Cabinet pourrait renverser au nom de ce que vous prétendez être des motifs valables pour défendre une bonne politique en matière de transport?

M. Balnis: Je veux bien comprendre la dernière partie de votre question. Quelle que soit la nature de la décision, spontanément, je vous dirais qu'il s'agira d'une décision bien réfléchie, fondée sur l'interprétation que donne l'office à la question du contrôle réel. Cette notion sera définie. La commission va rendre un jugement qui sera incontestable, assurément. Toutefois, une fois que cette décision sera examinée au Cabinet, les deux compagnies aériennes, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien, étant si fermement convaincues qu'elles ont raison, l'une disant qu'il n'y a pas de contrôle réel, l'autre disant que si, il y aura un jeu d'influence, comme on l'a vu au cours de l'année dernière, et qu'on voudra influencer le Cabinet... on invoquera des arguments, et la pression sera énorme.

[Texte]

The part I didn't understand in your question is this: would cabinet make a decision on good transportation grounds that would preserve —

Mr. Manley: What I'm asking is whether you can anticipate a result coming from the tribunal that you think should be overturned by cabinet on good transportation grounds.

Mr. Balnis: Now I understand your question clearly. I think they can render such a good decision in conformity with the law. Did they not understand effective control? I think we may argue over that, possibly. I think that could be an issue, but I think they can render a decision that would make good sense. I'm just saying that the appeal is there.

Mr. Manley: Which they? The NTA?

Mr. Balnis: The NTA. I think they can make a decision that will make good sense in relationship to their policies and in relationship to their law and their interpretation of the law, which people will read and say, I don't like it, or, I like the end result, but it's good reasoning. I think, though, that the stakes are so high that the temptation will be to bring it to cabinet, to overturn it for political reasons.

Mr. Manley: I understand that, but let me ask you this. Let's assume the NTA has gone through it analytically, written the kind of judgment that you said you anticipate. Would you say that's the decision that should be, that the decision should be left in place? Cabinet should essentially say, let the chips fall where they may. They've had the benefit of the evidence, the argument; it's a good decision. It's too bad about some of the consequences, but that's it, we're leaving it.

• 1110

Mr. Balnis: My answer to that is that we would have to read it first. If they've done a good job, we would say it is a good decision. But we'll have to see it first. The decision of the Competition Tribunal on Gemini was an odd one in the sense that they said, we don't have jurisdiction, which is a legal fact in interpretation. But then they turn around and say, if we had jurisdiction, we would have approved it unanimously. That is a decision —

Mr. Manley: Why is that odd?

Mr. Balnis: In our experience in arbitrations and things, as an arbitrator that is a preliminary thing that they rule. They would say, we would have no jurisdiction and appeal that issue, rather than saying, well, let's give you our decision. I think that kind of decision just entices the challenge of Canadian in the Federal Court, because if they knock the jurisdiction issue down they get what they want.

Mr. Manley: To me it made a lot of sense, because had the decision only been rendered on jurisdiction and then been appealed, the result of the appeal would have been, okay, go back to the tribunal and ask them to decide the substantive question. As you have already observed, this could go on for quite a while. If we had had to go through that and then another appeal on that part of the decision later on, you could stretch this out, the creditors of Canadian Airlines being willing, into something that lasts into the next millennium.

[Traduction]

Il y a une partie de votre question que je n'ai pas comprise: vous avez demandé si le Cabinet prendrait une décision pour des motifs valables dans l'intérêt de l'industrie du transport qui préserverait. . .

M. Manley: Je vous demandais si vous prévoyez que le tribunal rendra une décision qui mériterait d'être renversée par le Cabinet pour des motifs valables dans l'intérêt de la politique en matière de transport.

M. Balnis: Maintenant je vous comprends mieux. Je pense que le tribunal peut rendre une décision valable conformément aux dispositions de la loi. Se peut-il qu'il n'ait pas compris ce que signifie contrôle réel? Je pense qu'on peut en discuter. Ce pourrait être une question, mais je pense pour ma part qu'ils ont les moyens de rendre une décision tout à fait sensée. Je dis tout simplement qu'il y a une possibilité d'appel.

M. Manley: Quand vous dites «ils», vous parlez de l'ONT?

M. Balnis: Oui. Je pense que l'office peut rendre une décision qui sera tout à fait conforme à ses politiques, aux dispositions législatives qui le régissent et à son interprétation de la loi, et les gens pourront la lire et se dire qu'ils n'aiment ou qu'ils n'aiment pas le résultat, mais qu'il s'agit d'un raisonnement valable. Je pense que les enjeux sont tellement importants qu'on sera tenté de saisir le Cabinet de cette décision pour qu'il la renverse pour des raisons politiques.

M. Manley: Je comprends, mais je vais vous demander ceci. Disons que l'ONT analyse la question et rend le jugement que vous prévoyez. Diriez-vous que cette décision devrait être maintenue? Diriez-vous que le Cabinet devrait l'entériner? La commission ayant pu compter sur des preuves et un plaidoyer, c'est une décision valable. Malgré certaines conséquences fâcheuses, tant pis, le Cabinet s'en tiendrait à cette décision.

M. Balnis: Je vous répondrai qu'il nous faudrait pouvoir lire la décision auparavant. Si l'office a fait du bon travail, nous le reconnaitrons. Mais il nous faudra tout d'abord prendre connaissance de la décision. La décision du Tribunal de la concurrence dans l'affaire Gemini était singulière parce que le tribunal a reconnu qu'il n'avait pas la compétence nécessaire, et cela constitue une interprétation juridique. Par ailleurs, le tribunal a dit que s'il en avait la compétence, il donnerait unanimement son approbation. C'est une décision. . .

M. Manley: Pourquoi dites-vous que c'est singulier?

M. Balnis: D'après notre expérience, comme arbitre, c'est la question préliminaire que l'on tranche. Le tribunal déclarerait que ce n'est pas de sa juridiction et ferait appel plutôt que de rendre une décision de toute façon. Je pense que ce genre de décision ne fait qu'inviter une contestation de la part des Lignes aériennes Canadien devant la Cour fédérale, parce que si la requérante obtient gain de cause sur la question de juridiction, elle obtient ce qu'elle veut.

M. Manley: À mon avis, cela était tout à fait acceptable, parce que si la décision avait été rendue uniquement sur la question de juridiction, avec appel, le résultat de l'appel aurait été: très bien, demandez au tribunal de trancher la question principale. Comme je l'ai déjà dit, les choses auraient pu traîner. Si on avait dû entendre d'abord un premier appel, puis un deuxième sur la décision elle-même, on aurait pu laisser traîner les choses, avec l'assentiment des créanciers des Lignes aériennes Canadien, et cela nous aurait amenés au prochain millénaire.

[Text]

Mr. Balnis: You're right. I think they were attempting to streamline the process, but in our experience, those kinds of decision in arbitration that we're familiar with—you would get a ruling on the jurisdiction and the matter would be closed. So from my perspective it's—

The Chairman: Thank you, Mr. Manley. We'll have to move on to Mr. Angus.

Mr. Angus: In your brief you touch on the impact of air service to communities, and now I want to ask you a two-part question.

Perhaps you could communicate to the committee the number of communities that lost air service entirely, because you do outline some of the areas where there has been a decrease in capacity to particular communities.

Second, because of the development of hubbing, there appears to be a number of communities where, in order to go in one direction, you have to go in the opposite direction. Can you give the committee an indication of how many communities are like that? I think of Kamloops; I think of some of the communities in Atlantic Canada.

Mr. Balnis: If I could draw your attention to pages 26 and 27 of the blue book, in terms of communities that have totally lost, I think NTARC says Brandon is the only one on the basis of that.

We criticize the National Transportation Agency statistics, because they would lump in non-stop, indirect, and connecting flights all together. At the bottom of page 27, we took an example of direct service, which would be non-stop service from Ottawa, and then we have the following centres: Charlottetown, Fredericton, Moncton, Quebec City, North Bay, Regina, Sault Ste. Marie, Saint John, St. John's, Sudbury, Sydney, Timmins, Thunder Bay, Victoria, and Windsor. Ottawa has lost non-stop service, but they still get there.

The difficulty in all of this is the NTA switched the data bases. In their first annual report, 1989-90, they reported the data on a segregated basis, and then they lumped them all in. So we asked NTARC to find those statistics, because I'm sure the NTA has them. They never considered it, they never presented the data. So honestly, we don't know.

We do know that specific example, because we work with the unions that represent workers at Ottawa airport and they keep track of these things, at least for one of the airlines. They gave me this information and said, hey, here's the way we were scheduled and here's what has disappeared.

But I think the data is out there and it could be collected. That would be a very good thing, because Paul Dempsey in the United States has used that kind of data to compare the U.S. experience under deregulation, and I'd like it in Canada, because that would give us a definitive answer.

So we're tried to come as close as we can, but I can't answer any more than what we said there. I wish I could.

[Translation]

M. Balnis: Vous avez raison. Je pense qu'on essaie de rationaliser le processus, mais d'après ce que nous avons pu constater, pour ces décisions en arbitrage que nous connaissons... s'il y avait eu décision sur la juridiction, la question aurait été réglée. De mon point de vue...

Le président: Merci, monsieur Manley. Nous devons passer à M. Angus.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous parlez de l'incidence du service aérien sur les collectivités, et ma question a deux volets.

Peut-être pouvez-vous dire aux membres du comité combien de collectivités sont désormais totalement dépourvues de services aériens, parce que vous signalez certaines régions dont des collectivités en particulier ont subi une perte de capacité.

Deuxièmement, à cause de l'importance que prennent les plaques tournantes, il semble que dans certaines collectivités, pour se rendre dans une direction, il faut d'abord aller dans la direction opposée. Pouvez-vous dire aux membres du comité combien de collectivités sont touchées de la sorte? Je pense que c'est le cas de Kamloops et de certaines collectivités de la région Atlantique.

M. Balnis: Permettez-moi d'attirer votre attention sur les pages 27 et 28 du cahier bleu; je pense que la commission d'examen dit que seule Brandon sera totalement dépourvue de services si on s'en tient à ces données-là.

Nous sommes critiques à l'égard des statistiques de l'Office national des transports, parce qu'elles regroupent les vols directs, les vols avec escales et les correspondances. Au haut de la page 29, nous donnons l'exemple d'un service direct, qui serait un service sans escale d'Ottawa, et nous citons les centres suivants: Charlottetown, Fredericton, Moncton, Québec, North Bay, Regina, Sault-Sainte-Marie, Saint-Jean, St. John's, Sudbury, Sydney, Timmins, Thunder Bay, Victoria et Windsor. Ottawa a perdu le service sans escale vers ces destinations, mais on peut toujours s'y rendre.

La difficulté dans tout cela, c'est que l'ONT a modifié les bases de données. Dans son premier rapport annuel, 1989-1990, les données sont fournies avec ventilation, et ensuite tout a été regroupé. Nous avons demandé à la commission d'examen de retrouver ces données, parce que je suis sûr que l'ONT les a. La commission n'a jamais envisagé de le faire, n'a jamais présenté les données. Honnêtement, nous ne savons pas ce qui en est.

Nous connaissons cet exemple précis parce que nous travaillons avec les syndicats qui représentent des travailleurs en poste à l'aéroport d'Ottawa et qu'ils suivent ces choses-là, du moins dans le cas d'une des compagnies aériennes. On m'a donné ces renseignements en faisant la comparaison entre ce qui existait auparavant et ce qui a disparu.

Les données existent et pourraient être obtenues. Il serait bon de les obtenir, car Paul Dempsey, aux États-Unis, s'en est servi pour comparer l'expérience américaine avec la déréglementation, et une comparaison semblable au Canada pourrait nous donner une réponse probante.

Nous avons essayé de donner le maximum de détails, mais nous ne pouvons pas faire davantage. J'aimerais que nous puissions le faire.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Mr. Angus: Perhaps we could ask our research staff to contact the agency, to see if they can get it for us.

Mr. Atkinson: I'd like to thank our witnesses for appearing before us this morning. It has been most helpful. We'll certainly research your document very closely. We appreciate your taking the time to put together a very thoroughly prepared document.

The Chairman: We'll move on to the Consumer and Corporate Affairs group. We have with us this morning Mr. George Addy, Senior Deputy Director of Investigation and Research, Mergers Branch; Gilles Ménard, Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters Branch; and Robert Lancop, Chief, Division A, Civil Matters Branch.

Mr. Addy, I would invite you to begin your presentation.

Mr. George Addy (Senior Deputy Director of Investigation and Research, Mergers Branch, Department of Consumer and Corporate Affairs): Thank you, Mr. Chairman.

J'aimerais tout d'abord remercier les membres du Comité pour son invitation à comparaître et à participer à l'étude de cet important rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. C'est avec plaisir que nous nous présentons devant vous aujourd'hui, pour expliquer notamment le rôle du Directeur des enquêtes et recherches, le fonctionnement de certaines disposition de la Loi sur la concurrence et l'intérêt que le Bureau de la politique de la concurrence porte au secteur des transports.

The director is an independent enforcement officer appointed under the Competition Act. He is responsible for the administration of this act, and in particular for the enforcement of its civil and criminal provisions. His mandate includes making representations on competition issues before federal and provincial regulatory agencies. In addition, the Bureau of Competition Policy actively participate on behalf of Consumer and Corporate Affairs in the development of government policy generally.

I'd like to spend some time, Mr. Chairman, just outlining a bit of what our act is about and what our role is in the enforcement of that act, for the benefit of members who aren't familiar with the statute in question.

• 1120

Competition is not an end in itself, and that's made quite clear in the purpose section of the act. That clause states:

The purpose of this Act is to maintain and encourage competition in Canada in order to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy, in order to expand opportunities for Canadian participation in world markets while at the same time recognizing the role of foreign competition in Canada, in order to ensure that small and medium-sized enterprises have an equitable opportunity to participate in the Canadian economy and in order to provide consumers with competitive prices and product choices.

M. Angus: Nous pourrions peut-être demander à nos attachés de recherche de contacter l'office pour les obtenir.

M. Atkinson: Je tiens à remercier nos témoins d'être venus ce matin. Leur témoignage nous sera très utile, et nous allons certainement fouiller votre document davantage. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de préparer ce document extrêmement complet.

Le président: Nous allons accueillir maintenant les représentants de Consommation et Affaires commerciales Canada. Nous accueillons ce matin George Addy, sous-directeur principal des enquêtes et recherches, Direction des fusionnements; Gilles Ménard, sous-directeur des enquêtes et recherches, Direction des affaires civiles; et Robert Lancop, chef, Division A, Direction des affaires civiles.

Monsieur Addy, je vous invite à faire votre exposé.

M. George Addy (sous-directeur principal des enquêtes et recherches, Direction des fusionnements, ministère de la Consommation et des Affaires commerciales): Monsieur le président, merci.

I would like first to thank the members of the committee for inviting us to appear and participate in the examination of the important report of the National Transportation Act Review Commission. It is our pleasure to come here today to explain, among other things, the role of the Director of Investigation and Research, the application of certain provisions of the Competition Act and the interest that the Bureau of Competition Policy has in the transport sector.

Nommé en vertu de la Loi sur la concurrence, le directeur joue un rôle indépendant en matière d'application de la loi. Il a le mandat de veiller à l'application, notamment, des dispositions civiles et criminelles de la loi. En outre, il est autorisé à présenter des observations sur des questions de concurrence devant les organismes fédéraux et provinciaux de réglementation. Le Bureau de la politique de concurrence participe également, au nom du ministère de la Consommation et des Affaires commerciales, à l'élaboration et à l'examen de nombreuses politiques gouvernementales.

Monsieur le président, je voudrais vous expliquer les grandes lignes de la loi qui nous régit et vous parler du rôle que nous jouons dans l'application de cette loi, et ce, pour la gouverne des députés qui ne connaissent pas bien ces dispositions législatives-là.

La concurrence n'est pas une fin en soi. En fait, le préambule de la Loi sur la concurrence stipule que:

La présente loi a pour objet de préserver et de favoriser la concurrence au Canada dans le but de stimuler l'adaptabilité et l'efficacité de l'économie canadienne, d'améliorer les chances de participation canadienne aux marchés mondiaux tout en tenant simultanément compte du rôle de la concurrence étrangère au Canada, d'assurer à la petite et moyenne entreprise une chance honnête de participer à l'économie canadienne, de même que dans le but d'assurer aux consommateurs des prix compétitifs et un choix dans les produits.

[Text]

La Loi sur la concurrence cherche à éliminer certaines pratiques restrictives du commerce qui tendent à nuire à l'utilisation efficace des ressources économiques du pays. Elle contient des dispositions criminelles qui interdisent, entre autres, les complots qui diminuent indûment la concurrence, les truquages d'offre, les prix d'éviction et la publicité trompeuse. La Loi comprend également des dispositions civiles en matière notamment de fusionnements, d'abus de position dominante, de refus de vendre et de ventes liées. Le Directeur est tenu d'ouvrir une enquête formelle chaque fois qu'il a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction criminelle a été commise ou qu'il existe des motifs justifiant une ordonnance en vertu des dispositions civiles de la loi. Il doit également initier une enquête lorsque le ministre de la Consommation et des Affaires commerciales lui ordonne de le faire, ou suite à une demande déposée, en bonne et due forme, par six personnes résidant au Canada. Relativement aux affaires criminelles, le Directeur peut, après enquête, soumettre la preuve au Procureur général du Canada qui décide alors d'intenter ou non des poursuites devant les tribunaux de juridiction criminelle. Pour les affaires qui ont trait aux dispositions civiles de la loi, le Directeur peut demander au Tribunal de la concurrence d'émettre une ordonnance corrective.

Quelques-unes des recommandations contenues dans le rapport que vous étudiez aujourd'hui touchent à certaines dispositions de la Loi sur la concurrence. Je vais me limiter à expliquer brièvement ces dispositions.

In recommendation 28 the commission recommends:

...abolition of the compensatory rate provisions of section 112 and section 113 of the National Transportation Act, 1987.

In explaining the reasons for this recommendation, the commission indicates at page 135 of its report that:

The *Competition Act*, which now extends to Crown Corporations such as CN, offers adequate protection against predatory pricing and the abuse of dominance in a market. The *Competition Act* has the advantage of applying equally to railways and to all other forms of transport.

This statement of the commission refers to three provisions of the Competition Act. First, the Competition Act applies to federal and provincial crown corporations, as explicitly set out in section 2.1 of the act. That section states:

This Act is binding on and applies to an agent of Her Majesty in right of Canada or a province that is a corporation, in respect of commercial activities engaged in by the corporation in competition, whether actual or potential, with other persons to the extent that it would apply if the agent were not an agent of Her Majesty.

This provision was introduced in the last major revisions to the act, in 1986.

The second relevant provision to the recommendations of the review commission is a criminal provision, namely paragraph 50(1)(c), which prohibits predatory pricing. That paragraph states:

[Translation]

The Competition Act seeks to eliminate certain restrictive trade practices that tend to prevent the economic resources of Canada from being used efficiently. The Act contains criminal provisions prohibiting, among other things, conspiracies that lessen competition unduly, bid rigging, predatory pricing and misleading advertising. There are also several provisions dealing with a number of matters including mergers, abuse of dominant position, refusal to deal and tied selling. Under the Act, the Director is required to initiate an inquiry whenever he believes on reasonable grounds that a criminal offence has been committed or that grounds exist for the making of an order under a civil provision of the Act. The Director must also initiate an inquiry whenever the Minister of Consumer and Corporate Affairs directs him to do so or when six persons resident in Canada apply to him for an inquiry into a specific matter. In inquiries relating to criminal offences, the Director may remit the evidence to the Attorney General of Canada who then decides whether or not a prosecution before the Criminal Courts is warranted. For civil matters, the Director may apply to the Competition Tribunal for the issuance of a remedial order.

The report that you are studying today contains a number of recommendations that touch on specific provisions of the Competition Act. I will limit my comments to these.

À la recommandation numéro 28, la commission suggère:

...l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la Loi sur les transports nationaux de 1987.

Expliquant les raisons qui ont motivé cette recommandation, la commission indique à la page 148 de son rapport que:

La *Loi sur la concurrence*, qui s'applique maintenant aux sociétés d'État comme CN, offre une protection adéquate contre les pratiques de prix d'éviction et l'abus de position dominante dans un marché. La *Loi sur la concurrence* présente l'avantage de s'appliquer également au rail et aux autres modes.

Cet énoncé de la commission fait référence à trois dispositions de la Loi sur la concurrence. L'application de la Loi sur la concurrence aux sociétés d'État fédérales et provinciales est prévue explicitement à l'article 2.1 de la loi, qui se lit comme suit:

Les personnes morales mandataires de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province sont, au même titre que si elles n'étaient pas des mandataires de Sa Majesté, liées par la présente loi et assujetties à son application à l'égard des activités commerciales qu'elles exercent en concurrence, réelle ou potentielle, avec d'autres personnes.

Il s'agit d'une nouvelle disposition introduite lors de la dernière réforme majeure apportée à la législation canadienne en matière de concurrence en 1986.

L'autre disposition qui sous-tend les recommandations de la commission d'examen est une disposition criminelle, l'alinéa 50(1)(c), qui interdit les prix d'éviction. Elle se lit comme suit:

[Texte]

Every one engaged in a business who engages in a policy of selling products at prices unreasonably low, having the effect or tendency of substantially lessening competition or eliminating a competitor, or designed to have that effect, is guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for a term not exceeding two years.

The case-law on predatory pricing has set down certain principles to guide us in its application, particularly in determining whether prices charged were unreasonable within the meaning of the act.

• 1125

In making this determination, the courts have considered a number of factors, including the price-cost ratio, the duration of the practice, whether the prices were offensive or defensive in nature, and the existence of chronic over-capacity in the industry. Last year the director released enforcement guidelines to clarify his approach in examining complaints under this section of the act.

Very briefly, this policy involves the use of a two-stage analysis to assess a complaint of predatory pricing. The first stage is to determine whether the alleged predator has market power. Such a strategy—that is, a strategy of predation—is meaningful, and in all likelihood will occur, only when a firm has sufficient market power to be able subsequently to increase and maintain its prices above competitive levels in order to recoup the losses incurred while it was engaged in the practice in question. If a firm has market power, then the examination proceeds to the second stage, to consider the relationship of price to the underlying cost of production.

I have brought and will make available to the clerk, if it would be of assistance to the committee, copies of our predatory pricing guidelines.

La Loi sur la concurrence contient des dispositions civiles sur l'abus de position dominante. Brièvement, dans les cas où une ou plusieurs entreprises dominantes, c'est-à-dire qui contrôlent sensiblement un marché, se livrent à une pratique d'agissements anticoncurrentiels dont l'effet est de réduire sensiblement la concurrence, le Directeur peut demander au Tribunal de la concurrence de rendre une ordonnance afin de corriger la situation. Dans les dossiers d'abus de position dominante que le Directeur a portés devant le Tribunal de la concurrence, ce dernier a effectivement ordonné qu'une série de mesures soient prises afin d'enrayer les effets des pratiques jugées anticoncurrentielles. De plus, le Tribunal a indiqué clairement que diverses formes de prix d'éviction peuvent en principe être proscrites par l'article sur l'abus de position dominante. Dans ses lignes directrices sur l'application des dispositions criminelles sur les prix d'éviction, le Directeur stipule que, et je cite:

Lorsqu'il y a un comportement de prix d'éviction qui est relié à d'autres sortes d'agissements anticoncurrentiels, ou lorsqu'une mesure de redressement plus efficace peut être obtenue du Tribunal de la concurrence pour corriger les effets des pratiques en cours, le Directeur optera généralement d'engager des procédures en vertu de l'article 79 (article qui traite de l'abus de position dominante) plutôt qu'en vertu de l'article 50(1) (qui traite des prix d'éviction).

Maintenant quelques commentaires sur la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. À la recommandation numéro 29, la Commission suggère et je cite:

[Traduction]

Commet un acte criminel et encourt un emprisonnement maximal de deux ans toute personne qui, s'adonnant à une entreprise, se livre à une politique de vente de produits à des prix déraisonnablement bas, ayant pour effet ou tendance de sensiblement réduire la concurrence ou éliminer un concurrent, ou étant destinée à avoir un semblable effet.

La jurisprudence a fourni certains principes directeurs pour l'application de cette disposition, surtout aux fins d'évaluer si les prix sont déraisonnables au sens de la loi.

Le rapport entre les prix et les coûts, la durée de la pratique, la nature offensive ou défensive des prix et la présence ou non d'une surcapacité chronique dans l'industrie sont au nombre des facteurs que les cours ont considérés. Le directeur des enquêtes et recherches a publié l'an dernier des lignes directrices afin de clarifier sa politique d'application de cet article de la loi.

Très brièvement, cette politique prévoit l'utilisation d'une méthode en deux étapes pour l'examen des plaintes de prix d'éviction. À la première étape, il s'agit de déterminer si le présumé prédateur détient un pouvoir de marché. Une stratégie d'éviction n'a de sens et, en toute raison, n'est susceptible de se produire que lorsqu'une firme possède un pouvoir de marché qui lui permet par la suite d'augmenter ses prix et de les maintenir de manière à récupérer les pertes subies au cours de l'application de cette pratique. Si c'est effectivement le cas, on passe à la deuxième étape, où l'on étudie la relation entre le prix et le coût de production.

J'ai apporté des exemplaires de nos lignes directrices en matière de prix d'éviction que je remettrai au greffier si vous pensez qu'elles pourraient vous être utiles.

The Competition Act contains civil provisions on abuse of a dominant position. Briefly, when one or more firms who substantially or completely control a market, are engaging in a practice of anti-competitive acts that lessens competition substantially, the Director may ask the Competition Tribunal to issue an order that would remedy the situation. With respect to abuse of a dominant position cases brought to the Competition Tribunal by the Director, the Tribunal ordered that a series of measures be taken to overcome the effects of the practices that were held to be anti-competitive. Furthermore, the Tribunal clearly indicated that various forms of predatory pricing in practices could be prohibited under the abuse of dominance provision. In its enforcement guidelines on the criminal provisions on predatory pricing, the Director states that, and I quote:

Where predatory pricing behaviour is used in conjunction with other types of anti-competitive acts, or where a more effective remedy can be obtained from the Competition Tribunal to correct the anti-competitive effects of the practices at issue in a particular case, the Director will generally choose to proceed under section 79, which is the civil provision on abuse of dominant position, rather than under section 50(1)(c), which is the criminal provision on predatory pricing.

Now, a few comments on the Shipping Conferences Exemption Act. At recommendation number 29, the Commission recommends, and I quote:

[Text]

Que le ministère des Transports dépose un projet de loi révoquant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes dès l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust.

Si ce n'était de l'existence de cette loi, les activités des conférences maritimes seraient assujetties à la Loi sur la concurrence et en particulier, à ses dispositions sur les complots. Elles interdisent, c'est-à-dire les dispositions sur les complots, la conclusion d'accords ou d'arrangements qui restreignent indûment la concurrence.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes permet la poursuite d'activités de cartellisation alors qu'un tel comportement est généralement défendu pour ceux qui exploitent d'autres modes de transport. Le caractère international de cette industrie constitue toutefois un élément qu'il faut bien garder à l'esprit lorsque l'on évalue les recommandations de la Commission. Historiquement, la politique canadienne à l'égard de l'industrie du transport par navire de ligne s'est développée en tenant compte soigneusement des politiques adoptées aux États-Unis et ailleurs dans le monde. C'est ce qui explique peut-être que la Commission ait suggéré que le Canada prenne les devants et essaie de convaincre la communauté internationale de soumettre les conférences maritimes aux lois en matière de concurrence, plutôt que d'agir seul à cet égard.

• 1130

Finally, I'd like to deal with recommendation 42 of the report, which provides that part VII of the NTA be repealed. To eliminate duplication of regulatory review processes, the commission suggested that mergers and acquisitions in the transportation sector be examined exclusively under the current laws of general application, namely the Competition Act and the Investment Canada Act, if applicable.

Again, I think it's appropriate that I outline for you briefly how a merger review is undertaken within the bureau.

The Competition Tribunal may make an order against a merger where it finds that this merger or proposed merger prevents or lessens, or is likely to prevent or lessen, competition substantially. The act contains a requirement that parties provide the director with advance notification of a transaction where the value of the proposed transaction and the combined size of the corporations involved exceed certain monetary thresholds.

Under the Competition Act, a «merger» is broadly defined to include any transaction which leads to the acquisition of control over, or of a significant interest in, the whole or a part of a business. This may be achieved through, for instance, a purchase or lease of shares or assets, an amalgamation, a combination, or any other form of transaction. Corporate counsel are quite innovative in developing new and interesting techniques for acquiring interest in other entities. I think the definition is broad enough to keep us at least even with them, if not ahead.

The act also provides a non-exhaustive list of factors the Competition Tribunal may consider when it's assessing a transaction. Among the factors specifically identified in this section are the effectiveness of foreign competition; whether the

[Translation]

That the Minister of Transport introduce legislation to repeal the Shipping Conferences Exemption Act at such time as United States antitrust immunity for shipping conferences is withdrawn.

If there were no SCEA, liner conference operations would be subject to the Competition Act and in particular to its conspiracy provisions which prohibit agreements or arrangements that lessen competition unduly.

SCEA permits continued operation of cartels; whereas these have generally been disallowed in other transport modes. An important factor to keep in mind in assessing the Review Commission's recommendations is the international nature of the liner industry. Traditionally, policies adopted in the United States and elsewhere have been considered carefully in formulating Canadian policy in the liner industry. This may explain the Review Commission's suggestion that Canada should take the lead in persuading other jurisdictions to bring liner conferences under competition law, rather than taking such action unilaterally.

Enfin, j'aimerais vous parler de la recommandation numéro 42 de la Commission qui prévoit que la Partie VII de la LNT soit abrogée. Afin d'éliminer les chevauchements réglementaires, la Commission est d'avis que les fusions et les acquisitions dans le secteur des transports ne devraient être examinés qu'en vertu des lois d'application générale, soit la Loi sur la concurrence et la Loi sur Investissement Canada.

Encore une fois, je crois qu'il est indiqué de donner ici un bref aperçu sur la façon dont le bureau entreprend un examen de fusionnement.

Le Tribunal de la concurrence peut rendre une ordonnance à l'égard d'un fusionnement lorsqu'il conclut que ce fusionnement réalisé ou proposé empêche ou diminue sensiblement la concurrence, ou aura vraisemblablement cet effet. La loi prévoit que les parties à une transaction projetée doivent aviser préalablement le directeur lorsque des seuils prescrits relatifs à la taille des sociétés visées et à la valeur de la transaction sont dépassés.

D'après la Loi sur la concurrence, la définition d'un fusionnement est très large et comprend, en somme, toute transaction où il y a prise de contrôle ou acquisition d'un intérêt relativement important touchant la totalité ou une partie d'une entreprise. Cela peut être un achat ou une location d'actions ou d'éléments d'actif, une fusion, une association d'intérêts ou une autre forme de transaction. Les avocats de la société font preuve d'imagination pour trouver de nouvelles techniques intéressantes pour l'acquisition d'intérêts dans d'autres entités. Je pense que la définition est assez large pour nous permettre d'être à forces égales avec eux, sinon d'avoir le haut du pavé.

La loi contient une liste d'éléments que le Tribunal peut considérer. Parmi ces éléments, il y a l'existence de produits ou concurrents étrangers, la probabilité d'une faillite imminente d'une des parties au fusionnement, les entraves à l'accès à un

[*Texte*]

business of a party to the transaction is likely to fail; barriers to entry; the extent of effective competition remaining in the market; and the removal of a vigorous and effective competitor. Moreover, the act states that a finding that a merger prevents or lessens competition substantially cannot be made solely on the basis of evidence of market share or industry concentration.

There are a number of exceptions to the application of the merger provisions, including cases where there are offsetting gains in efficiency. In such cases the tribunal cannot make an order if it finds that the merger has brought about, or is likely to bring about, gains in efficiency that will be greater than, and will offset, the effects of any lessening of competition resulting from the merger and that the gains in efficiency would not likely be obtained if the order were made.

The tribunal may issue a variety of orders. It may prohibit the completion of a proposed merger in whole or in part. It may require divestiture of assets or shares, or require the parties to dissolve a transaction that has already been consummated. It may also issue an order on the consent of the director and the parties to the transaction, with provisions that both sides have agreed to. In fact, the tribunal has issued some consent orders since these provisions came into force in 1986.

In conclusion, I think some of the commission's recommendations could increase the scope of the application of the Competition Act in the transportation sector, specifically as it applies to activities regarding SCEA—the Shipping Conferences Exemption Act—mergers, predation, and abuse of a dominant position.

I've tried to give you a snapshot of the director's role in enforcing the relevant provisions. I would be pleased to respond to any questions.

With me is Mr. Ménard, who is head of the civil practices branch. That's the branch that had primary responsibility for the preparation of the submission we made to the review commission on the NTA. We also have resource people who are conversant with various sectors of the industry, in case there are some technical questions and we need some assistance from them.

The Chairman: Thank you very much for your brief.

Mr. Manley: Thank you for the presentation.

• 1135

Perhaps I'll start with the issue of merger, which you've talked about in the brief. You talk about the broad definition of merger under the Competition Act. Particularly in light of some of the discussion that occurred with the previous witness, I wonder whether you have prepared any guidelines that describe your views on issues related to acquisition of control.

Mr. Addy: We have. In the spring of 1991, I believe, the director issued merger enforcement guidelines. I don't know if we have some of those with us today, but we're quite prepared to provide them to you. It's an extensive document and it explains the enforcement policy concerning those provisions.

[*Traduction*]

marché, l'ampleur de la concurrence qui pourrait subsister après le fusionnement et la possibilité que le fusionnement entraîne la disparition d'un concurrent dynamique et efficace. En outre, la loi stipule explicitement que le Tribunal ne peut conclure qu'un fusionnement diminue sensiblement la concurrence en raison seulement de la concentration ou de la part du marché.

La loi prévoit des exceptions, notamment dans le cas des gains en efficience. Le Tribunal ne peut rendre d'ordonnance lorsqu'il conclut que le fusionnement entraîne ou entraînera vraisemblablement des gains en efficience qui surpassent et neutralisent les effets de la diminution de la concurrence résultant du fusionnement et que ces gains ne seraient vraisemblablement pas réalisés si l'ordonnance était rendue.

Le Tribunal a le pouvoir d'émettre diverses ordonnances. Il peut interdire un fusionnement proposé dans sa totalité ou en partie, ordonner le dessaisissement d'éléments d'actifs ou d'actions et dissoudre un fusionnement. Le Tribunal peut également émettre une ordonnance selon des termes auxquels le directeur et les parties au fusionnement ont préalablement souscrit. De fait, le Tribunal a effectivement rendu les ordonnances par consentement depuis l'entrée en vigueur de ces dispositions, en 1986.

En conclusion, certaines des recommandations de la Commission pourraient étendre la portée de la Loi sur la concurrence des transports, plus particulièrement dans le cas des activités régies par la loi dérogatoire sur les conférences maritimes, le fusionnement, le prix d'éviction, les abus de position dominante.

J'ai donné au cours de cet exposé quelques précisions relatives au rôle du directeur dans l'application des dispositions de la loi. Je suis prêt à répondre à vos questions.

M. Ménard, qui s'occupe de la Direction des affaires civiles m'accompagne. Cette direction a eu pour principale responsabilité la préparation du mémoire que nous avons déposé à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Il y a également d'autres personnes ressources qui sont présentes et qui sont versées dans les divers aspects de l'industrie, au cas où des questions techniques seraient posées et que nous ayons besoin d'eux.

Le président: Merci beaucoup de votre mémoire.

M. Manley: Merci de votre exposé.

Je commencerai par la question des fusionnements, dont vous avez parlé dans votre mémoire. Vous avez parlé de la définition très large de ce qui constitue un fusionnement aux termes de la Loi sur la concurrence. À la lumière notamment de la discussion que nous avons eue avec le témoin précédent, je me demande si vous avez élaboré des lignes directrices qui définissent votre point de vue sur les questions relatives à la prise de contrôle.

M. Addy: Oui, nous en avons élaboré. Au printemps de 1991, je crois, le directeur a publié des lignes directrices sur l'application de la Loi au fusionnement. Je ne sais pas si nous en avons des exemplaires ici aujourd'hui, mais nous sommes tout à fait disposés à vous en fournir. Il s'agit d'un document volumineux, qui explique notre politique en ce qui concerne l'application de la Loi aux activités de ce genre.

[Text]

Mr. Manley: What is your view of the approach that's taken by NTARC on this issue? I presume if the recommendations were implemented the question currently before the NTA might in some fashion be before the Competition Tribunal instead. How do you see this overlapping of issues being approached from different points of view? We have two bodies looking at similar kinds of questions from different points of view. Would there be a gain in eliminating that, or is there a benefit to the way we have it?

Mr. Addy: If you've had an opportunity... Mr. Manley, the tribunal's ruling in the Gemini matter did briefly address that point. The tribunal indicated it considered that under its mandate it was able and it was appropriate for it to pursue its functions under the act even though there was an ongoing review before the NTA. The Competition Act and the tribunal are focused on competitive implications. Other issues other regulatory bodies may be seized with go beyond competitive implications. The NTA review, as you're well aware, deals with both the effective control and the shareholding issue.

How do I feel about the way our act deals with mergers? I think we have considerable expertise in this area. Since the act was passed we've reviewed on the order of 1,200 separate transactions. We have developed quite an expertise in reviewing the transactions for their competitive implications. We don't claim to be experts on other implications, just on competitive implications. I think the review by the bureau of merger transactions is consistent with our legislation, and as I recall the provisions of the NTA, it's consistent with the parameters set out in the beginning of the NTA, which say market forces should govern this type of activity.

Mr. Manley: From a policy point of view—and I recognize you may be reluctant to pursue policy questions too far, your task is to implement policy—what I think strikes a lot of people as bizarre about the whole airline issue as it has evolved through the regulatory process is two things. First of all, fundamental transportation policy decisions are being shaped not by government, certainly not by cabinet, not by the policy-makers, but by administrative or quasi-judicial tribunals. Second, we have potentially a very direct conflict in results, depending on what you view as being the most important good from a broader point of view in this case.

I think we can presume from the action the director took in the context of the Gemini case that the director's view is that competition policy will be best served by the completion of the AMR-Canadian transaction. The NTA, in looking at the AMR

[Translation]

M. Manley: Que pensez-vous de la position prise par la CELTN sur cette question? Je suppose que, si les recommandations de la Commission étaient mises en oeuvre, la question dont l'ONT est saisie à l'heure actuelle aurait plutôt été soumise au Tribunal de la concurrence. Que pensez-vous du chevauchement qui se produit lorsque des questions comme celle-là sont abordées de points de vue différents? Nous avons deux organismes qui se penchent sur des questions similaires, chacun selon son point de vue particulier. Aurions-nous intérêt à éliminer ce chevauchement, ou le régime actuel comporte-t-il un certain avantage?

M. Addy: Si vous avez eu l'occasion... Monsieur Manley, le tribunal a brièvement abordé cette question dans sa décision sur l'affaire Gemini. Il a indiqué qu'il considérerait que la question relevait effectivement de son mandat et qu'il ne voyait pas d'inconvénient à ce qu'il poursuive ses activités en vertu de la Loi, quand bien même la question était aussi à l'étude à l'ONT. La Loi sur la concurrence et le Tribunal de la concurrence s'intéressent surtout aux conséquences sur la compétition. Les autres questions qui peuvent être soumises à d'autres organismes réglementaires dépassent le cadre strict des conséquences de la concurrence. Comme vous le savez bien, la Commission d'examen de la LTN s'intéresse à la fois au contrôle effectif et à la répartition des actions.

Qu'est-ce que je pense de l'application de la Loi sur la concurrence au fusionnement? Je pense que nous avons acquis une expérience et des connaissances considérables en la matière. Depuis l'adoption de la Loi, nous avons examiné quelque 1 200 transactions distinctes. Nous sommes passés experts dans l'examen des transactions sous l'angle de leurs conséquences sur la concurrence, mais nous ne prétendons pas pour autant être spécialistes des conséquences autres que celles sur la concurrence. L'examen des fusionnements, tel qu'il est pratiqué par le Bureau, est tout à fait conforme, à mon avis, à notre Loi habilitante et il est aussi conforme, pour autant que je me souviens des dispositions de la LTN, aux paramètres énoncés au début de cette mesure, qui précisent que ce sont les forces du marché qui doivent l'emporter dans ce genre d'activité.

M. Manley: Du point de vue de la politique—et je suis conscient que vous hésitez sans doute à vous engager trop avant dans cette voie, puisque votre tâche consiste à appliquer la politique—, l'application du processus réglementaire à l'industrie aérienne a donné deux résultats assez curieux aux yeux de bien des gens. Tout d'abord, les décisions fondamentales qui déterminent la politique en matière de transport sont prises, non pas par le gouvernement, et certainement pas par le Cabinet, ni par les responsables de l'action du gouvernement, mais par des tribunaux administratifs ou quasi-judiciaires. Puis, il y a le fait que le régime en vigueur peut donner lieu à des conclusions très contradictoires, selon ce que l'on considère comme étant davantage dans notre intérêt général.

Nous pouvons supposer, d'après la démarche qu'il a suivie relativement à l'affaire Gemini, que le directeur est d'avis que c'est la réalisation du fusionnement d'AMR et de Canadien qui est le plus susceptible de servir la politique sur la concurrence.

[Texte]

Canadian transaction, is really not looking at competition policy at all and may in fact come down with a result that will cause—at least I would gather from the director's point of view—the virtual elimination of competition in domestic airline services in Canada.

• 1140

Can you think of a holistic way those competing policy objectives, Canadian control and the sustaining of competition, could be addressed so we can come up with a result that is in the best interest of Canada overall?

Mr. Addy: In response, Mr. Manley, I think your opening caveat was appropriate.

Mr. Manley: I was afraid of that.

Mr. Addy: There is no doubt multiple reviews of the same issue impose a cost on the parties that is inefficient. That I think everybody recognizes. To the extent that one, two, three, or half a dozen bodies are examining exactly the same issue, there's a cost burden on the economy there that may be inappropriate.

About what the best policy vehicle would be to reconcile the differing interests that have to be reconciled on issues of that nature, I'm afraid I can't offer you any suggestions.

Mr. Manley: Let me go to a more direct examination of the director's role in the airline case. It might be useful for the committee if you took us through the chronology of that, including the application that has just been determined by the tribunal.

Mr. Addy: With pleasure.

The background to the application was an order issued in 1989, on consent of the director, for Air Canada and Canadian, whereby those two airlines merged their CRS operations. The plans to merge those operations were initially contested and challenged by the director, but ultimately the matter was settled by consent order. The consent order had a host of conditions in it. Rules were issued by the tribunal in that order, governing the operation of the CRS entity in the future.

The circumstances surrounding the November 5 filing with the tribunal, seeking an amendment to that order, were essentially that the director had determined in the intervening period that circumstances had changed. The language "circumstances have changed" is not trade jargon. It's the language out of the section itself under which the application was brought.

The director determined the condition of Canadian was highly questionable. It was likely to fail or likely to be acquired by Air Canada at that time. If you recall the chronology, there were the September events and then the transaction in, I believe, late October. Air Canada determined and announced that the merger of Canadian with Air Canada was undoable. But in that period the director was faced with the scenario that there was a very real risk the Canadian airline market might be monopolized, either by merger or by the demise of Canadian.

[Traduction]

C'est là une considération qui n'entre toutefois pas du tout en ligne de compte aux yeux de l'ONT, qui pourrait prendre une décision qui aurait pour effet—du moins du point de vue du directeur—d'éliminer à toutes fins utiles la concurrence dans les services de transport aérien intérieurs au Canada.

Pouvez-vous penser à une façon holistique de concilier ces objectifs contradictoires de l'action gouvernementale, à savoir le contrôle canadien et le maintien de la concurrence, pour que nous puissions arriver à quelque chose qui soit dans l'intérêt du Canada dans son ensemble?

M. Addy: En réponse à votre question, monsieur Manley, je dois souligner le bien-fondé de votre mise en garde initiale.

M. Manley: C'est bien ce que je craignais.

M. Addy: Il ne fait aucun doute que le fait de soumettre la même question à plusieurs organismes entraîne une perte d'efficacité pour les parties. Je crois que tout le monde le reconnaît. Lorsqu'il y a un, deux, trois ou six organismes qui se penchent sur une question identique, notre économie peut se trouver pénalisée de façon inacceptable.

Pour ce qui est de la meilleure façon d'orienter notre politique pour tenir compte des intérêts contradictoires qui entrent en jeu dans des questions de ce genre et qui doivent être conciliés, je ne peux malheureusement pas vous faire de suggestions.

M. Manley: Permettez-moi d'aborder maintenant de façon plus directe le rôle du directeur dans le cas de l'industrie aérienne. Il pourrait être utile de nous faire l'historique de ce cas jusqu'à la décision qui vient d'être rendue par le tribunal relativement à la demande présentée par le directeur.

M. Addy: Volontiers.

Pour comprendre l'origine de cette demande, il faut remonter à 1989, au moment où une ordonnance a été émise, avec le consentement du directeur, pour permettre aux deux lignes aériennes, Air Canada et Canadien, de fusionner leurs opérations relatives au SRI. Le directeur s'est d'abord opposé au projet de fusionnement de ces opérations et l'avait contesté, mais la question avait fini par être réglée au moyen d'une ordonnance de consentement, assortie d'une multitude de conditions. Dans cette ordonnance, le tribunal a dicté des règles régissant le fonctionnement futur du SRI.

Si le directeur a déposé auprès du tribunal, le 5 novembre dernier, une demande de modification de cette ordonnance, c'est essentiellement parce qu'il avait déterminé dans l'intervalle que les circonstances avaient changé. Cette formulation «les circonstances ont changé» vient, non pas du jargon du métier, mais bien de l'article en vertu duquel la demande a été déposée.

Le directeur avait décidé que l'état de Canadien était très précaire; il était probable que la compagnie soit amenée à cesser ses activités ou qu'elle soit acquise par Air Canada. Si vous vous souvenez de ce qui s'est produit à ce moment-là, il y a eu d'abord les événements de septembre, puis la transaction qui est intervenue à la fin d'octobre, si je ne m'abuse. Air Canada avait annoncé sa décision: il lui était impossible de fusionner ses activités avec celles de Canadien. À l'époque, le directeur était confronté à la possibilité très réelle de l'instauration d'un monopole dans le marché des transports aériens au Canada, suite soit au fusionnement, soit à la disparition de Canadien.

[Text]

At that point Canadian had found and rekindled the interest of American in the transaction and did have this prospect of survival if it could complete the transaction with American. The ability of Canadian to complete that transaction was being prevented by its contractual relationships with the merged entity, Gemini, which was created by virtue of the consent order of 1989.

We therefore filed an application on November 5, asking the tribunal to modify its earlier consent order by adding some terms that weren't there in 1989 because nobody had this scenario in mind when the initial settlement was reached.

• 1145

The provisions we were seeking to add would have allowed Canadian to extract itself from the contractual relationships it had established and transfer its hosting business to the American provider of hosting services, Sabre.

That application was filed. It was opposed, as everyone here knows. The tribunal, as a result of submissions on the part of both Canadian and ourselves, developed a very tight, accelerated timetable to try to have this issue dealt with before the issue was dealt with by financial circumstances.

The hearings took place. They concluded on March 5 or thereabouts. The tribunal's reasons were issued, as you've likely seen. I do have copies of the judgment, if people are interested and don't have it already.

The decision is very interesting, from our perspective. There are two wedges to it. The first is the jurisdictional one, which you've highlighted. Then there is the substantive side.

On the substantive side, the tribunal was unanimous that the director's competition case, if you will, had merit. The tribunal concluded that Canadian was in imminent risk of demise; that the departure of Canadian will result in a substantial lessening of competition in the passenger airline market in Canada; that the likelihood of charter carriers or regional carriers growing to fill the gap was unlikely; that there were significant barriers to entry—to becoming a large national passenger carrier—and that the amendments the director was seeking would not result in the demise of Gemini or any substantial lessening of competition in the computer reservation system market.

So from that perspective the director's competition case was upheld unanimously by the tribunal.

On the jurisdictional issue, this was the first case where section 106, which is the provision under which our application was brought to vary the initial order, was challenged; contested. There had been one variation under section 106, but that was on consent, so there was no issue. With this one the respondents were challenging the director's legitimacy to use that vehicle to amend the 1989 order.

In that portion of its decision the tribunal determined that while the director's initial 1989 case did relate in part to passenger airline markets, i.e., the non-CRS side of the business, those elements of his case in 1989—and I'm

[Translation]

Or, il se trouvait que Canadien avait réussi à raviver l'intérêt d'American Airlines et la compagnie Canadien pourrait améliorer ses chances de survie si elle concluait la transaction proposée avec American Airlines. Cependant, sa relation contractuelle avec Gemini, l'entité fusionnée, qui avait été créée en vertu de l'ordonnance de consentement de 1989, l'empêchait de prendre des mesures en ce sens.

Par conséquent, nous avons déposé auprès du tribunal, le 5 novembre dernier, une demande visant à l'amener à modifier son ordonnance de consentement préalable et à y ajouter des conditions qui n'y avaient été incluses en 1989, parce que personne n'avait ce scénario en tête lorsque le règlement initial avait été conclu.

Ces nouvelles conditions auraient permis à Canadien de se sortir de la relation contractuelle qu'elle avait conclue et d'opter à la place pour le système hôte d'American Airlines, à savoir le système Sabre.

La demande a donc été déposée et, comme chacun sait, elle a été contestée. Le tribunal, après des démarches faites tant par Canadien que par nous-mêmes, s'est fixé un échéancier accéléré et très serré pour décider de la question avant que les circonstances financières n'en décident.

Les audiences ont eu lieu et se sont terminées vers le 5 mars. Le tribunal a publié les motifs de sa décision, que vous avez sans doute vus. J'ai ici des exemplaires de la décision, pour ceux que cela intéresse et qui n'en auraient pas déjà copie.

La décision est très intéressante de notre point de vue. Elle prévoit deux ouvertures possibles: d'abord, sur le plan juridique, comme vous l'avez fait ressortir; ensuite, sur le fond.

Sur la question de fond, le tribunal a décidé à l'unanimité que l'argument du directeur du Bureau de la concurrence n'était pas sans mérite. Il a conclu que Canadien risquait de disparaître dans un avenir très proche; que sa disparition réduirait considérablement la concurrence sur le marché canadien du transport aérien de passagers; qu'il était peu probable que les transporteurs nolisés ou régionaux prennent suffisamment d'expansion pour combler le vide ainsi créé; qu'il existait des obstacles importants à l'arrivée sur le marché du transport aérien de passagers d'un important transporteur national; et que les modifications que demandait le directeur n'auraient pas pour effet d'entraîner la disparition du système Gemini ni de réduire considérablement la concurrence sur le marché des systèmes de réservation informatisés.

Ainsi, sur ce plan-là, le tribunal a reconnu à l'unanimité le bien-fondé de la demande présentée par le directeur de la concurrence.

Sur le plan juridique, c'était la première fois que l'on contestait l'article 106, en vertu duquel nous avions présenté notre demande visant à modifier l'ordonnance initiale. Une seule modification avait été accordée jusque là en vertu de l'article 106, mais les parties étaient consentantes, de sorte qu'il n'y avait pas de litige. Dans ce cas-ci, cependant, les défendeurs contestaient le droit du directeur d'avoir recours à cet article pour faire modifier l'ordonnance de 1989.

Dans la partie de sa décision où il traitait de cette question, le tribunal a statué que, même si certains des arguments présentés par le directeur en 1989 touchaient au marché du transport aérien de passagers, c'est-à-dire aux activités non liées

[Texte]

paraphrasing here—weren't sufficiently prominent. They weren't the principal reasons for the 1989 order. Therefore in its interpretation of section 106, the circumstances that led to the issuance of the order in 1989 did not include the passenger airline market. Therefore a change in those circumstances did not give it jurisdiction to intervene at this time.

As you can appreciate, that differed from the submissions we made to them on the issue of jurisdiction.

Since the issuance of that order, appeals have been filed by several parties. The director himself filed an appeal yesterday. There is a proceeding before the Federal Court on May 12 to settle the question of whether there can be an accelerated appeal process. It is basically dealing with the same question of timeliness that we dealt with at the tribunal, to try to make sure this thing is resolved before events resolve it for us.

In a nutshell, that is the background.

Mr. Manley: There is a troublesome element to all this in the director's role. In the competitive environment that was created by the deregulation of the airline industry, the oligopoly or "duopoly" of Air Canada and Canadian dominating 95% of the domestic market emerged essentially through natural causes, and through arrangements that were ultimately approved by the director, in the case of Canadian, or PWA.

• 1150

That being the case, what we have here is really the natural outcome of a competitive environment. The possibility of the demise of Canadian due to failure in the competitive marketplace surely is one of the foreseeable consequences of competition when you have only two major competitors. Is it appropriate—maybe that's the wrong way to word the question, given your role... I guess what's troubling me is that either you have competition, which is ultimately the good that the director is charged with protecting, conscious that the potential outcome, as some have described it—I think it's in the NTARC report—is the "freedom to fail", or you don't have competition in the true sense; you find a way to regulate it so that you protect against failure.

In that case, is it your view that some kind of regulated competition is preferable to true competition in achieving the competitive objectives of the act that you're charged to pursue?

Mr. Addy: That's a very interesting question.

Mr. Manley: That's what we get paid for.

Mr. Addy: The issue of where the airline market is today is a very complex one. If I can go back to the beginning of your question, the short answer to the opening of your question—i.e., does the Competition Act in effect allow failures to

[Traduction]

au SRI, ces arguments—ici, je paraphrase—n'avaient pas une importance suffisante dans sa plaidoirie. Ils ne constituaient pas le motif principal pour lequel l'ordonnance de 1989 avait été accordée. Par conséquent, selon son interprétation de l'article 106, le marché du transport aérien de passagers ne figurait pas au nombre des circonstances qui l'avaient amené à rendre cette ordonnance. Par conséquent, il n'avait pas compétence pour intervenir du simple fait que ces circonstances avaient changé.

Comme vous pouvez le constater, cette position allait à l'encontre des arguments que nous avons présentés au tribunal sur la question de sa compétence.

Depuis que cette décision a été rendue, plusieurs des parties ont interjeté appel. Le directeur a lui-même interjeté appel hier. La Cour fédérale doit se réunir le 12 mai pour décider si la procédure d'appel peut être accélérée. Elle se penchera essentiellement sur la question des contraintes de temps que nous avons invoquée devant le tribunal, pour essayer de faire en sorte que la décision soit prise avant que les circonstances ne décident pour nous.

Voilà donc, en gros, ce qui s'est passé.

M. Manley: Tout cela ne manque pas de présenter une certaine confusion quant au rôle du directeur. Dans le contexte concurrentiel qui a été créé par la déréglementation de l'industrie du transport aérien, l'oligopole ou le «duopole» d'Air Canada et de Canadien, qui occupaient à eux deux 95 p. 100 du marché intérieur, était essentiellement le fruit de causes naturelles ainsi que des arrangements qui avaient fini par être approuvés par le directeur, dans le cas de Canadien, ou de PWA.

Nous sommes donc en présence d'une situation qui est en fait la conséquence naturelle de la décision de laisser libre cours à la concurrence. La possibilité que les Lignes aériennes Canadien International disparaissent faute d'avoir su maintenir leur place dans le contexte de la libre concurrence est, vous en conviendrez avec moi, une des conséquences auxquelles on pouvait s'attendre dans une industrie où il n'y avait que deux grands compétiteurs. Est-il approprié—il faudrait peut-être que je formule ma question autrement, étant donné votre rôle... Ce qui me gêne à la fin, c'est que ou bien on s'en tient au principe de la libre concurrence, que le directeur a pour mandat de protéger, tout en étant conscient du fait que cela peut notamment se traduire, comme certains l'ont dit—je crois que c'était dans le rapport de la CELTN—par la «liberté d'échouer», ou bien on déroge à ce principe et l'on trouve un moyen de réglementer la concurrence, de manière à empêcher les échecs.

Cela étant dit, le régime qui prévoit une certaine réglementation de la concurrence est-il préférable, selon vous, à celui qui laisse libre cours à la concurrence, quand il s'agit de réaliser les objectifs que vous êtes censés poursuivre en matière de concurrence en vertu de la loi?

M. Addy: Voilà une question très intéressante.

M. Manley: C'est notre rôle.

M. Addy: La question du contexte où s'effectue le transport aérien aujourd'hui est très complexe. Si vous me permettez de revenir à la première partie de votre question, la réponse, en termes simples—pour ce qui est de savoir si la Loi sur la

[Text]

occur—is yes. You can have failure of enterprises in competitive markets, and that isn't ruled out from a policy perspective or an enforcement perspective or a competition policy perspective in the act.

Failure, however, is a factor that the director and the tribunal take into account when they're reviewing a merger. There is a theory of competition policy that allows that where the impact on competition results from failure, the gains are greater to the economy by allowing the merger of that entity with somebody else, even though there'd be a lessening of competition, because in effect you have less wastage of resources. The specific aspect of a company's being in a failure scenario is one we take into account when we do our merger assessment and one that the tribunal would take into account if reviewing an application before it. That's on the failure side.

On the regulated competition issue, there are examples of industries, I think, that you could turn to as illustrative of that type of process. What's now going on in the telecommunications industry is perhaps a good one. The industry was highly regulated and it's going through this transition phase towards a deregulated environment. There are dual roles for the regulator in that environment with respect to those activities that are still regulated, but as they're sort of weaned out of the regulatory stream, the competition law, being a law of general application, comes into play.

To the extent that policy decisions are made that would allow for the continued existence of a regulatory regime because of a host of factors, whether it's ownership or whatever the issue that the government decides is the policy they wish to pursue, there is a line of jurisprudence to the effect that if there's a regulatory regime, if that regime is acted upon, then it displaces the application of the law of general application, the Competition Act. I don't know how close I am to answering your question, but I think that's a scheme we're now dealing with, and I think it's a scheme that's maybe appropriate—this weaning process.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentation and your explanation of things under your jurisdiction.

• 1155

Let me start with the area of expertise. Part of the commission's recommendation is to eliminate some things under the NTA and move them to your shop. As this committee knows, railway financing is bizarre; railway costing is bizarre. We assume that the NTA has an understanding of that. Does it make sense to take things like compensatory rates away from them and put them on the competition side when they already have an expertise built up and have a mandate that goes beyond just the question of competition?

[Translation]

concurrence permet effectivement les échecs—, est oui. Les échecs commerciaux sont possibles dans le contexte de la concurrence, et ils ne sont pas exclus ni sur le plan de l'action gouvernementale, ni sur celui de l'application de la loi, ni dans le contexte compétitif prévu par la loi.

Les risques d'échec sont toutefois un facteur dont le directeur et le tribunal tiennent compte lorsqu'ils examinent un projet de fusionnement. La politique en matière de concurrence repose notamment sur le principe suivant: lorsque l'incidence sur la concurrence résulte d'un échec, il est plus avantageux pour l'économie d'autoriser le fusionnement de l'entreprise en question avec une autre entreprise, même si cela a pour effet de réduire la concurrence, parce que le gaspillage de ressources se trouve atténué. Les risques d'échec constituent un des facteurs dont nous tenons compte lorsque nous examinons un projet de fusionnement, et c'est aussi un des facteurs dont le tribunal tient compte lorsqu'il a à se prononcer sur une demande. Voilà pour la question des échecs.

Pour ce qui est de la réglementation de la concurrence, son application dans certaines industries peut, à mon avis, nous servir de guide à cet égard. Ainsi, la situation de l'industrie des télécommunications est susceptible de nous éclairer. Cette industrie, qui était fortement réglementée, est maintenant en transition en vue de sa déréglementation totale. L'organisme de réglementation a un double rôle à jouer dans un tel contexte, pour ce qui est des activités encore soumises à la réglementation, mais au fur et à mesure qu'elles sont progressivement soustraites au régime réglementaire, elles tombent sous le coup de la Loi sur la concurrence, qui constitue la loi d'application générale.

Cependant, dans la mesure où le gouvernement opte pour le maintien d'un régime réglementaire, pour toute sorte de raisons, qu'il s'agisse de propriété ou de quelque autre objectif qu'il a en tête, la jurisprudence prévoit que, tant qu'il s'applique, le régime de réglementation l'emporte sur la loi d'application générale, soit la Loi sur la concurrence. Je ne sais pas dans quelle mesure j'ai répondu à votre question, mais nous nous intéressons actuellement à cette possibilité de transition graduelle vers la déréglementation, qui pourrait bien être la voie à suivre.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre exposé et des explications que vous nous avez données sur les questions qui relèvent de votre compétence.

Commençons tout d'abord par votre champ de compétence. Une des recommandations de la Commission vise à confier à votre Bureau certaines questions qui relèvent actuellement de l'ONT. Les membres du comité ne sont pas sans savoir que le financement et la tarification dans l'industrie ferroviaire obéissent à des règles bien particulières. L'ONT a vraisemblablement acquis une certaine connaissance de ces règles. Est-il logique de soustraire les tarifs compensatoires à sa compétence pour les confier au Bureau de la concurrence, alors que l'ont a déjà acquis une certaine compétence à cet égard et que son mandat ne se limite pas à la seule question de la concurrence?

[Texte]

Mr. Gilles Ménard (Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters Branch, Department of Consumer and Corporate Affairs): I think what the commission recommended was that there was no reason why railroads should have special legislation to deal with compensatory rates, and the general provisions of the Competition Act should apply. Railroads are just an industry like any other industry or any other mode of transport. Basically that was their philosophy.

With respect to the application of the Competition Act, maybe we can discuss a little bit the guidelines, the approach that the director will take in analysing whether a price that is charged by the railroad is a predatory price under the competition law. The approach that is taken under the transportation legislation is that basically all costs should be covered. This has been criticized by some parties as preventing the railroads from benefiting from market opportunity by lowering costs temporarily to get new customers and really being dynamic in the industry.

The approach we take under the Competition Act when we look at situations in which prices seem to be a little low, or to determine whether there really is a predation case, is that we first determine whether the company engaging in that practice has market power. The principle for that is that if it doesn't have market power to start with, then after it has practised a low-pricing policy and eliminated competitors in the market, if it doesn't have market power then, it would not be able to recoup extra profits in the period after this to compensate for the losses.

So really the first test is whether they have market power. After this is determined, the second stage is to look at exactly this cost and price comparison. Basically our view on this is that a price that covers the average total cost is definitely not predation in itself. We have to recognize that when you look at various costs of various competitors for the complainant, for example, the price that is charged may be below his own cost, but actually this price may be above the total average cost of the person who charges that price.

In the second situation the price is below the average variable cost. In that case we take the view that probably there is predation, and we look at this very seriously. There are certain circumstances in which that price may not be a predatory price—for example, with respect to perishable goods or sometimes with respect to meeting a competitor's price—but then there is this grey area in between the two, where you have a price that covers the low cost, which is not above the total average cost. If there is some sort of compensation to fixed costs, we have to do a case-by-case analysis to determine whether the intent was to get rid of a competitor in the market. That's basically the approach. It's quite a different approach from the approach under the NTA, where the railroad cannot charge a price that is below cost.

Mr. Angus: Legally.

[Traduction]

M. Gilles Ménard (sous-directeur des enquêtes et des recherches, Direction des affaires civiles, ministère de la Consommation et des Affaires commerciales): Si je me souviens bien, la Commission a dit qu'il n'y avait pas de raison pour adopter à l'égard des chemins de fer une loi spéciale en ce qui concerne leurs tarifs compensatoires; ils devraient être soumis aux dispositions générales de la Loi sur la concurrence. Les chemins de fer sont une industrie ou un mode de transport comme les autres. C'était là essentiellement l'optique de la Commission.

En ce qui concerne l'application de la Loi sur la concurrence, nous pouvons peut-être discuter brièvement des lignes directrices qui guident le directeur dans son examen, lorsqu'il doit établir si, dans tel ou tel cas, le prix exigé par telle ou telle compagnie ferroviaire chemin de fer constitue un prix d'éviction aux termes de la Loi sur la concurrence. La loi sur les transports dit essentiellement que le prix pratiqué doit permettre de recouvrer tous les coûts. Certaines parties s'opposent à cette exigence, soutenant qu'elle empêche les chemins de fer de tirer parti des possibilités du marché et d'abaisser provisoirement leurs prix pour attirer de nouveaux clients et jouer un rôle vraiment dynamique sur le marché.

Pour notre part, quand nous sommes appelés, en vertu du mandat nous incombant d'appliquer la Loi sur la concurrence, à examiner des cas où les prix pratiqués semblent être un peu trop bas ou pourraient être considérés comme des prix d'éviction, nous tentons d'abord de définir le pouvoir de marché que détient l'entreprise en question. La raison en est simple: si l'entreprise n'a pas de pouvoir de marché, elle ne sera pas en mesure, après avoir pratiqué des prix très bas et éliminé ses compétiteurs, de réaliser par la suite des bénéfices supplémentaires pour compenser ses pertes.

La première étape consiste donc à définir le pouvoir de marché de l'entreprise. L'étape suivante consiste alors à comparer les coûts et les prix pratiqués. Notre position à cet égard est essentiellement la suivante: s'il permet de recouvrer le prix total moyen, le prix pratiqué ne constitue certainement pas en soi un prix d'éviction. Il faut reconnaître que, quand on compare le coût des divers compétiteurs pour l'instruction de la plainte, le prix pratiqué peut être inférieur au coût du plaignant, mais il peut être supérieur au coût total moyen de l'entreprise qui le demande.

Le prix peut toutefois être inférieur au coût moyen variable, auquel cas, nous partons du principe qu'il s'agit sans doute d'un prix d'éviction et nous examinons la situation de très près. Dans certains cas, nous ne pouvons pas conclure à un prix d'éviction—dans le cas, par exemple, de biens périssables ou de l'entreprise qui veut s'aligner sur le prix d'un compétiteur—mais il y a alors une zone grise entre les deux, où le prix pratiqué permet de recouvrer le coût très bas, tout en étant inférieur au coût total moyen. S'il y a une compensation quelconque au titre des frais fixes, nous devons faire une analyse individuelle pour savoir si l'intention était de se débarrasser d'un compétiteur. Voilà essentiellement l'optique qui nous guide. Elle est très différente de celle énoncée dans la LNT, qui porte que les chemins de fer ne peuvent pas demander des prix inférieurs à leur coût.

M. Angus: De par la loi.

[Text]

Mr. Addy: There are two other things that I think would be useful there. One has to be careful when applying the predation provisions. First, the burden of proof under the criminal law is quite a bit higher than under the civil provisions, say, if we went by route of an abuse of dominance case. The second is that we don't inadvertently want to deter aggressive competitive behaviour. The activity being undertaken may not be predatory; it may in fact be very competitive. We're always sensitive to that issue. By being overly zealous, you might deter what is quite legitimate and appropriate and lawful competitive conduct.

• 1200

Mr. Angus: One of the dilemmas, though. . . There's currently an application before the NTA, brought by the Thunder Bay Harbour Commission and others, against one of the railways for going below their costs, which has taken traffic that normally would go by marine. Given the plight of the marine industry on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway, they are clearly in danger of their demise.

The NTA, in theory, would keep that in mind and say, yes, it may be competitive, but that's not necessarily good for the long-term survival of one of the modes of transport, although the flipside is that it's helping railways, which are bleeding too. It's a bit of both. I think you understand the dilemma that I'm raising, because just leaving it to competition sets aside the other policy considerations that have to be dealt with.

Mr. Addy: I think you're correct. The director's role is to advocate and promote the public interest in a competitive marketplace. That's his role. There may be other legitimate policy considerations that need to be dealt with, but insofar as other agencies are also reviewing the competition issue, I guess the question is, why have it duplicated?

Mr. Angus: I agree with you there. The last thing we need is more duplication.

Let me move to the merger question with rail. We're seeing mergers happening, and you folks get involved with these. CN and CP have agreed to join forces in the Ottawa Valley. They will set up, I guess, a separate company to own and operate the trackage and then they will run their trains across it, on a single land bridge if you like. They're also examining everything east of Winnipeg to see whether they should do the same thing, up to and including a formal merger of those two companies from Winnipeg to the Atlantic Ocean. It might make sense, from their point of view, on the bottom line to pay on which line they choose; it might not make much sense if they decide to abandon the northern CN line and the folks in Sioux Lookout and Nakina and Longlac and all those are without any kind of train service, but it's competitive.

[Translation]

M. Addy: Il convient ici d'ajouter deux observations, qui pourraient être utiles. Les dispositions relatives au prix d'éviction doivent être appliquées avec la plus grande circonspection. Tout d'abord, le fardeau de la preuve est beaucoup plus onéreux sous le régime pénal que sous le régime civil, si, par exemple, nous intentions des poursuites pour abus de position dominante. Ensuite, il faut prendre garde de ne pas décourager par inadvertance les comportements qui sont le fait d'une concurrence dynamique. Il peut s'agir simplement de pratiques très compétitives. Nous sommes toujours conscients de cette possibilité. Nous pourrions, par excès de zèle, décourager des comportements parfaitement légitimes et appropriés, qui ne sont aucunement interdits par la loi.

M. Angus: Une des difficultés, cependant. . . L'ONT est actuellement saisi d'une plainte déposée par la Commission du port de Thunder Bay et par d'autres parties contre un des chemins de fer, qui pratiquerait un prix inférieur à son coût et qui détournerait ainsi, à son profit, une partie du trafic qui, normalement, serait allé à un transporteur maritime. La situation des transporteurs maritimes dans les Grands Lacs et dans le fleuve St-Laurent est à ce point précaire qu'ils risquent de disparaître.

L'ONT aurait, en principe, cette situation à l'esprit et dirait: cette pratique est peut-être compétitive, mais elle ne favorise pas nécessairement la survie à long terme d'un mode de transport en particulier, bien qu'elle aide les chemins de fer, dont la situation est tout aussi lamentable. Il y a un peu des deux. Je crois que vous comprenez la difficulté que je soulève, parce que laisser libre cours à la concurrence, c'est faire fi des autres considérations qui doivent entrer en ligne de compte dans l'action gouvernementale.

M. Addy: Je crois que vous avez raison. Le rôle du directeur est de défendre et de promouvoir l'intérêt public dans un contexte compétitif. Voilà son rôle. Il y a peut-être d'autres considérations valables dont il faut tenir compte dans l'action gouvernementale, mais dans la mesure où d'autres organismes sont également appelés à se pencher sur la question de la concurrence, il convient de se demander ce qui justifie ce double emploi.

M. Angus: Je suis d'accord avec vous là-dessus. Il ne faut certainement pas accroître le double emploi.

Permettez-moi maintenant d'aborder la question des fusionnements dans l'industrie ferroviaire. Nous assistons actuellement à des activités de fusionnement, dans le cadre desquelles vous avez un rôle à jouer. Ainsi, les compagnies CN et CP ont décidé d'unir leurs efforts dans la vallée de l'Outaouais. Si je comprends bien la propriété des voies ferrées ira à une compagnie distincte qui sera chargée de les exploiter, de sorte que les trains des deux compagnies de chemins de fer emprunteront une seule voie terrestre, si vous le voulez. Les deux compagnies examinent également toute l'infrastructure à l'Est de Winnipeg, afin de décider si elles devraient faire de même là-bas, voire aller jusqu'à fusionner officiellement leurs activités depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Atlantique. Il pourrait être avantageux pour elles, au bout du compte de payer pour emprunter la voie qu'elles choisiraient; si, toutefois, elles décident d'abandonner la ligne septentrionale du CN, cette décision pourrait ne pas être très avantageuse pour les gens de Sioux Lookout, de Nakina, de Longlac et de toutes les autres localités qui n'auront plus aucun service ferroviaire, mais elle serait conforme aux principes de la concurrence.

[Texte]

How would your body deal with that, or would you? Would it even come within your purview?

Mr. Addy: Recalling the broad definition of what the acquisition of a significant interest is, what a merger is under our act, it includes a host of arrangements, joint distribution, swapping facilities, and so on. We're under some constraints of confidentiality, as I think you're aware, so I can't comment on the specifics of the transaction. What I can give you is basically a description of how it would be approached if we were looking at it.

The first thing we have to do in our analysis is to find what the relevant market is. Our test is the substantial lessening of competition in a market. What is the market there? Is the market and the competition taking place over the ownership of rail beds, or is the competition taking place at the level of providing transportation services, shipping goods from A to B? We would want to assess the implications of a transaction on the market where the entities are competing. We'd have to define the market. Is it ownership or is it providing services? Then we have to look at who else is in the market. In providing shipment of goods from A to B, are trucks included, is air cargo included, whatever, ships, marine, etc.?

Having defined both the market from a geographic perspective and the product that's at issue in the transaction, we'd have to assess what the competitive implications of that transaction are on that market. It may well be that because they're shipping—I don't know—envelopes by train, trucks do it, planes do it, there would be no effect if they merged those businesses.

• 1205

If it's a question of just swapping or forming some sort of a joint vehicle for the infrastructure, the rail bed, there may be no issue there, because they don't compete on ownership; they compete on providing the service, and those services will still be in a competitive environment. That's basically a very broad and brief sketch of how we'd look at it.

Mr. Angus: Did I catch the right scent, though, that you actually are formally considering a decision by the rail companies?

Mr. Addy: What I said was that I couldn't tell you.

Mr. Angus: It's a good point.

Mr. Addy: I think there has been a public statement by Mr. Tellier at some point that if they intend to proceed, they would undoubtedly be ensuring that it complies with our statute. I think there's been a public statement to that effect.

Mr. Angus: Actually, the only one that has been announced as happening is the Ottawa Valley. I gather from the notes you gave us that all it would take would be six people to write to you to trigger work. Are you saying that if that happens you're not at liberty to let the public at large know that you are in fact conducting an investigation?

[Traduction]

Quelle forme prendrait votre intervention en pareil cas, si tant est que vous décidiez d'intervenir? Cette situation relèverait-elle de votre compétence?

M. Addy: Si je me reporte à la définition très large de ce qui constitue l'acquisition d'un intérêt important, de ce qui constitue un fusionnement, aux termes de notre loi habilitante, une foule de mesures, notamment la répartition commune et l'échange d'installations, y sont incluses. Certains des renseignements que nous possédons sont de nature confidentielle, comme vous le savez sans doute, de sorte que je ne peux pas discuter des détails de la transaction. Je peux toutefois vous décrire de façon générale quelle serait notre démarche si nous avions à examiner une telle situation.

Il faut tout d'abord circonscrire le marché visé. Le critère que nous appliquons est celui de la réduction considérable de la concurrence sur un marché donné. Quel est donc le marché visé? Le marché et la concurrence concernent-ils la propriété des voies ferrées, ou plutôt la fourniture de services de transport, le transport de marchandises du point A au point B? Il nous faut alors définir les conséquences de la transaction sur le marché où les entreprises en question se font concurrence. Il faut définir le marché. S'agit-il du droit de propriété ou de fournir un service? Puis, il nous faut savoir qui sont les autres compétiteurs. Ainsi, le transport de marchandises du point A au point B peut-il être aussi assuré par des transporteurs routiers, aériens ou maritimes?

Une fois que nous avons défini le marché des points de vue du territoire et du produit en cause dans la transaction, il nous faut évaluer les conséquences de la transaction pour la concurrence sur ce marché. Si, par exemple, des enveloppes sont expédiées par train, des transporteurs routiers ou aériens pourraient sans doute assurer le service eux aussi, de sorte que le fusionnement des compagnies n'aurait aucune incidence.

S'il s'agit simplement de la conclusion d'un accord ou de la formation d'un mécanisme commun visant l'infrastructure, ma foi, il n'y a pas de problème, parce que les sociétés ne se font pas concurrence au sujet de la propriété; elles se font concurrence en ce qui concerne les services, et ces services continuent d'être assurés dans un climat concurrentiel. Essentiellement, c'est ainsi que nous voyons la situation.

M. Angus: Ai-je bien compris, cependant? Vous envisagez une décision officielle concernant cette question?

M. Addy: Je vous ai dit que je n'étais pas en mesure de vous répondre.

M. Angus: Très bien.

M. Addy: Je pense que M. Tellier a déclaré publiquement que, si les sociétés décidaient d'aller de l'avant, elles s'assureraient d'être en conformité avec notre loi. Sauf erreur, il y a eu une déclaration publique à cet effet.

M. Angus: Il n'a été question jusqu'ici que de la Vallée de l'Outaouais. Je crois comprendre, d'après les notes que vous nous avez remises, qu'il suffit que six personnes vous écrivent pour que vous amorciez le processus. Vous voulez dire que vous n'êtes pas libre de révéler publiquement que vous menez une enquête.

[Text]

Mr. Addy: The parties are quite free to do that, and frequently do. We have some constraints under section 29 of the act, which limits our ability to disclose. That's the problem I face.

Mr. Angus: Even to disclose the fact that you're looking at a particular transaction?

Mr. Addy: Indeed. If you understand the pre-notification provisions and the necessity of parties to notify the director in advance of certain transactions, and if you know how big the players are who are involved in that transaction, then it would become obvious that something has to be provided to the director in a certain industry.

The pre-notification provisions provide—and Gilles will correct me if I'm wrong—that if the joint size of the parties to the transaction exceeds \$400 million and the assets or the revenues generated by the assets forming part of the transaction, whatever structure it is, generate \$35 million or are valued at \$35 million, then there's an obligation to pre-notify.

Mr. Angus: Pre-notify the director?

Mr. Addy: That's right.

Mr. Angus: It seems a bit bizarre. . . . With the NTA, not only do you have to file in advance or give notification of that, you have to spread that around. The NTA is quite willing to let that information out.

Mr. Addy: Well, the NTA plays two roles, don't forget. We just play one role. The vehicle to review an order of prohibition of a transaction is the Competition Tribunal; it's not the director.

Mr. Angus: Yes, okay.

Mr. Addy: In the NTA it's all in one location. We act as a review and if we think there's a problem with the transaction, then it's up to us to challenge it before the tribunal, at which point there's public notice, etc. Frequently the parties disclose when they come to see us. But on occasion they don't want to. It may be a hostile take-over and they don't want people to know that they intend to do this and somehow artificially skew the stock price and their cost of acquisition. So they'll come in to see if we have any problems if they take a run at this company. We are doing it on that basis. There's a balancing there, but if the matter is disclosed by the parties, that's fine.

The other element the parties have to live with as well is that if they come in for something called an advance ruling certificate, which is something akin to the tax ruling certificates where they can come in for pre-clearance from the bureau, our assessment and review process is unequivocal in that area. To get a certificate. . . we're going to want to test our theory of the implications of this transaction in the market. The parties will then be faced with the dilemma of whether or not to waive confidentiality and let the director go to the street. It generally becomes public in due course.

[Translation]

M. Addy: Les parties peuvent le faire et le font souvent. Nous sommes limités, en ce qui nous concerne, par l'article 29 de la loi concernant la divulgation des renseignements. Je me trouve donc dans un dilemme.

M. Angus: Vous ne pouvez même pas indiquer que vous examinez une transaction?

M. Addy: En effet. Compte tenu des dispositions sur le préavis et de la nécessité pour les parties d'informer d'avance le directeur au sujet de certaines transactions, compte tenu de l'importance des parties concernées, il y a un moment où il est clair que le directeur doit être averti pour un secteur donné.

Les dispositions sur le préavis—Gilles peut me reprendre si je me trompe—stipulent que, si la valeur combinée des parties concernées dépasse 400 millions de dollars et que l'actif ou les recettes faisant partie de la transaction, quelle que soit leur structure, s'établissent à 35 millions ou sont évaluées à 35 millions, les parties doivent donner un préavis.

M. Angus: Au directeur?

M. Addy: Oui.

M. Angus: La façon de procéder me semble quand même un peu bizarre. . . . À l'ONT, non seulement il faut donner un préavis, mais il faut également diffuser l'information. L'ONT se montre ouvert.

M. Addy: Il joue deux rôles, ne l'oubliez pas. Nous n'en avons qu'un. L'instance qui examine le décret d'interdiction de la transaction est le Tribunal de la concurrence, et non le directeur.

M. Angus: Très bien.

M. Addy: À l'ONT, tout se fait au même endroit. En ce qui nous concerne, nous procédons à un examen et, si nous estimons qu'il peut y avoir un problème relativement à une transaction, il nous incombe de décider s'il y a lieu d'en saisir le tribunal. C'est à ce moment-là qu'un avis public est donné, entre autres. Il arrive souvent que les parties révèlent qu'elles sont en train de nous consulter. Cependant, il arrive qu'elle ne veuille pas le faire. Il peut s'agir d'une offre publique d'achat hostile. Dans ce cas, on veut éviter d'annoncer son intention pour ne pas faire augmenter artificiellement le prix des actions en bourse et ainsi le coût d'achat. On nous consulte tout simplement d'avance pour savoir si on peut aller de l'avant avec son projet. Nous sommes parfois appelés à jouer ce rôle. Nous devons respecter un certain équilibre. Cependant, lorsque les parties elles-mêmes révèlent ce qui se passe, il n'y a pas de problème.

Il y a une réserve que les parties doivent accepter. Si elles veulent obtenir ce que nous appelons un certificat de décision préalable (c'est semblable à une décision anticipée en matière d'impôt), si elles veulent obtenir une autorisation d'avance du Bureau, elles doivent savoir que notre processus d'évaluation et d'examen s'applique en entier. En vue du certificat. . . Nous allons devoir vérifier notre théorie sur l'incidence de la transaction sur le marché. Les parties auront à décider si elles consentent à renoncer à la confidentialité et à permettre au directeur de rendre l'affaire publique. Habituellement, l'affaire finit par être publique.

[Texte]

Mr. Atkinson: I know the caveat you gave to Mr. Manley. Thank you for your presentation and in effect saying, here you are; you make up your mind on the recommendations. Is there any way I can get you to step out of that and into the role of an expert, other than that we adjourn the meeting and talk to you privately as to your opinion on the things that have been mentioned here?

• 1210

Mr. Addy: It's very difficult for me, Mr. Atkinson. I have no problems with disclosing what the director's case was, what the theory of our case was before the tribunal, because that's public information. I'm constrained otherwise.

Mr. Atkinson: I appreciate that. I thought that would be your answer.

The argument is certainly an interesting one. You can see it on both sides of the jurisdictional question. I'm sure you had feelings when you were preparing your case in that regard too, because using the Competition Act to allow someone to get out of a contractual obligation that they wanted to enter into is certainly a unique way to use your act. Yet there is still a competitive element to it. It seems the tribunal's decision—from my brief reading—is well thought out in that regard. Leave it up to the courts and see which is the higher good—the contractual element, or the potential competition.

Mr. Addy: The tribunal supported us in that theory. I think it's at page 110 of the decision—in my dog-eared version.

We start with the premise that our role is to protect the public interest in competition, and not to provide contractual remedies for private parties—a matter clearly left to the courts.

But then they go on and qualify that.

It seems consistent with Parliament's grant of authority to the Tribunal to interfere in a proper case with contracts that have anti-competitive effect, that we may thereby render such contracts unenforceable.

Mr. Atkinson: It's interesting. If you enter into a contract and you get the consent order to be in effect anti-competitive, and then you feel that your circumstances change somewhat down the road, you go back and use it the other way.

Mr. Addy: There is that balancing, obviously, of the private interest versus the public interest in competition. There's also the issue that these contracts only existed because of the 1989 consent order that the tribunal issued in the first place. But for the merger of the two CRSs and the order in 1989, you wouldn't have had these private contracts.

Mr. Atkinson: Commercial interests enter into the contractual obligations obviously on the best terms that they possibly can in a negotiated situation, and then to enter in has to be somewhat difficult at that point.

Mr. Addy: There is a delicate balancing there. The relief that we were claiming from the tribunal recognized that. It is the portion of the decision dealing with "if we had the jurisdiction, then we would have issued the order as requested

[Traduction]

M. Atkinson: Je sais quel avertissement vous avez donné à M. Manley. Merci de nous avoir fait votre exposé et de nous avoir dit clairement: c'est à vous de décider des recommandations. Y-a-t-il une façon pour moi de vous faire abandonner cette position et de vous consulter tout simplement en tant qu'expert? L'autre possibilité consiste à vous parler de certains de ces points à titre privé après la réunion.

M. Addy: C'est un dilemme pour moi, Monsieur Atkinson. Je peux divulguer les arguments invoqués par le directeur, la théorie que nous avons avancée devant le tribunal, parce qu'il s'agit d'une information publique. Pour le reste, j'ai les mains liées.

M. Atkinson: Je comprends. Je m'attendais à cette réponse de votre part.

Quoi qu'il en soit, l'argument est intéressant. Vous pouvez voir les deux côtés de la médaille. Je suis sûr que vous aviez une opinion lorsque vous prépariez votre cause à cet égard. Le recours à la Loi sur la concurrence dans ce contexte, pour permettre à une partie de se dégager de son obligation contractuelle afin d'en assumer une autre, est un cas unique. La question de la concurrence intervient malgré tout. La décision du tribunal à cet égard me semble—à première vue—bien mûrie. Laissez aux tribunaux le soin de décider de l'intérêt supérieur; à savoir: le respect du contrat ou la nécessité de maintenir la concurrence.

M. Addy: Le tribunal nous a appuyé à cet égard. Je pense qu'il indique ceci à la page 110 de sa décision—du moins, dans ma version écornée.

Nous partons du principe que notre rôle consiste à protéger l'intérêt public en matière de concurrence et non pas à offrir des recours à des parties privées face à leur obligations contractuelles, un domaine qui relève manifestement des tribunaux.

Cependant, il ajoute ce qui suit:

Dans le cadre du pouvoir qu'accorde le parlement au tribunal, il semble que nous puissions intervenir dans une cause en bonne et due forme qui implique des contrats ayant un effet anticoncurrentiel, et déclarer ces contrats inapplicables.

M. Atkinson: C'est intéressant. On peut conclure un contrat et obtenir l'autorisation de le conclure même s'il est anti-concurrentiel, puis, lorsque les circonstances changent, utiliser les mêmes arguments pour obtenir son annulation.

M. Addy: Il faut évidemment essayer de maintenir l'équilibre entre l'intérêt privé et l'intérêt public en matière de concurrence. Il convient de se rappeler également que ces contrats ont été rendus possibles au départ par l'ordonnance de consentement de 1989 de la part du tribunal. Sans la fusion des deux SRI et l'ordonnance de 1989, ces contrats n'auraient pas existés.

M. Atkinson: Les entreprises commerciales concluent des contrats aux meilleures conditions qu'elles peuvent négocier; y revenir par la suite peut être difficile.

M. Addy: Il y a un équilibre délicat à maintenir. Le remède que nous demandions au tribunal en tenait compte. C'est la partie de la décision qui dit: «Si nous étions compétents, nous émettrions l'ordonnance demandée par le directeur.» Il est tenu

[Text]

by the director''. There were elements in there to take into account the business implications of those contracts being interfered with by the tribunal—advance notice, some compensation, etc.

Mr. Atkinson: Would the tribunal have the authority to step in in that circumstance and make those decisions regarding termination, compensation, and so on? That certainly is not going to be something that's done in a short period of time if the parties can't agree, and I have a feeling that they might not be able to.

Mr. Addy: I don't want to opine on the merits of the tribunal. It is subject to appeal. I forget, quite frankly, whether one of the respondents has cross-appealed on that particular point.

There was evidence led as to the cost implications of Canadian Airlines exiting from its hosting arrangements. There was evidence before the tribunal on that. I think when it dealt with that issue of the remedies they indicated:

Canadian would have been required to give at least twelve months notice. . . and to reimburse Gemini for the following costs:

They itemize the type of costs that Canadian would be obliged to reimburse. I think further on in the last paragraph on page 113 they indicate:

. . . if the affected parties could not reach agreement on the amounts to be paid, any of them could apply to the Tribunal for a determination of such amount.

It basically gave the parties an indication of the types of costs—there was some evidence led before the tribunal of what the actual numbers were—and said, well, we would have given you the order and you would have sorted it out. If there was a problem we'd come in and determine it ourselves.

• 1215

Mr. Ménard: May I just add that in two previous cases on abuse of dominance in the market, one against Laidlaw and the other one against NutraSweet, the tribunal did not hesitate to strike down certain clauses in their contract, such as the exclusivity clause, automatic renewal, the penalty clause in case they were abandoned, and things like this. Again, there the tribunal looked at whether these clauses lessened competition substantially, and if they found that these clauses did, they ordered that they be removed or be rendered completely unenforceable.

Mr. Atkinson: Okay.

Mr. Addy: Essentially, it's the genesis of the statute to interfere with contracts that are anti-competitive, whether it's a merger agreement or an exclusive dealing agreement that doesn't meet the sections of the act and is contrary to the act. I think it was contemplated that this is specifically what should be done in cases where the public interest in competition, as set out in the provisions and the goals of the act, outweigh the private interest.

Mr. Atkinson: I can see why the tribunal took the tack they did and sent it off to the courts. Certainly, as Mr. Manley said, setting out the entire range of options can save time as well in that regard.

I have other questions but they certainly would require an opinion on competition, so we won't proceed any further.

Mr. Manley: There's just one line I would like to pursue if I could. I don't think it will be too long.

[Translation]

compte dans cette partie de la décision des répercussions commerciales de la remise en question de ces contrats par le tribunal—en ce qui a trait à un préavis, à un dédommagement, etc.

M. Atkinson: Le tribunal aurait-il le pouvoir d'intervenir dans cette situation et de prendre des décisions touchant la cessation, le dédommagement, etc.? Ce ne seraient pas des mesures qui pourraient être prises rapidement au cas où les parties ne parviendrait pas à s'entendre, et j'ai l'impression que c'est ce qui se produira.

M. Addy: Je ne veux pas donner d'opinion. Le point peut être porté en appel. Je ne me souviens plus si un des deux répondants a interjeté un appel incident à son sujet.

Il y a eu une preuve au sujet des frais résultant de leur système-hôte des Lignes aériennes Canadiennes. À cet égard, dans le contexte des remèdes, le tribunal a indiqué ceci:

Les Lignes aériennes Canadiennes auraient dû donner au moins 12 mois de préavis et rembourser les frais suivants à Gemini.

Il a énuméré les frais en question. À la page 111, dernier paragraphe, il a ajouté ceci:

Si les parties en cause ne peuvent pas s'entendre sur les montants à verser, l'une ou l'autre peut s'adresser au tribunal pour qu'il les fixe.

Les parties avaient ainsi une idée des frais—il y avait eu une preuve à cet égard devant le tribunal—, le tribunal disait: Vous auriez été visés par une ordonnance et vous auriez eu à trouver une solution. En cas de problème, le tribunal serait intervenu et aurait fixé les frais lui-même.

M. Ménard: J'ajoute que dans les deux affaires précédentes d'abus de position dominante sur le marché, l'une contre Laidlaw et l'autre contre NutraSweet, le tribunal n'a pas hésité à déclarer nulles certaines dispositions des contrats de ces sociétés, entre autres, la clause d'exclusivité, le renouvellement automatique, la clause de pénalité en cas d'abandon. Dans ces causes, le tribunal a examiné la situation afin de déterminer si ces dispositions réduisaient sensiblement la concurrence. Le cas échéant, il a ordonné qu'elles soient supprimées ou frappées de nullité.

M. Atkinson: Très bien.

M. Addy: Essentiellement, la loi permet de modifier les contrats anti-concurrentiels, qu'il s'agisse d'ententes de fusion ou de vente ou de transaction exclusive qui ne respectent pas les dispositions de la loi ou qui leur sont contraires. Il est prévu qu'une telle mesure s'impose dans les cas où l'intérêt public en matière de concurrence, tel qu'il est défini dans les dispositions et les objectifs de la loi, prime sur l'intérêt privé.

M. Atkinson: Je comprends pourquoi le tribunal a adopté cette position et a renvoyé la cause en justice. Cependant, comme M. Manley l'a fait remarqué, le fait d'énumérer la gamme complète des options pourrait permettre de gagner du temps.

J'ai d'autres questions, mais elles requièrent une opinion sur la concurrence. Je n'irai pas plus loin pour l'instant.

M. Manley: Il y a un point sur lequel j'aimerais revenir. Je serai assez bref.

[Texte]

The Chairman: Fine. I'm going to ask Mr. Atkinson to take the chair for me, because I have another commitment. You can proceed. I apologize, gentlemen, but I have to leave for another commitment. Mr. Atkinson will take over the chair.

Mr. Manley: I don't think this will take too long. You quote from section 2.1, dealing with crown corporations, in your brief. Is there any basis for saying that the act could apply to a minister of the Crown acting in his ministerial capacity?

Mr. Addy: I think, Mr. Manley, you'd have to rely on the general case law for that. There's no exemption in the act. You'd have to rely on the jurisprudence on crown immunity, frankly, to determine whether or not he's acting within his jurisdiction. If he's clearly acting outside of his jurisdiction, then the case law may suggest that he be exposed.

Mr. Manley: If the Minister of Transport were to bring the two airlines into his office and say that the policy of the Government of Canada is that there shall be two national carriers, that there is a problem of overcapacity and that it's up to the two of them, before they leave his office, to agree on how that capacity is going to be reduced, would that give the director some concerns?

Mr. Addy: The provision that would be raised in those circumstances would be the conspiracy provision. It's a criminal provision, as you are aware, Mr. Manley. There are very stringent requirements that need to be made. Frankly I don't think I can give you a blanket yes or no. I'm sure the minister can obtain his advice from the Attorney General as to what is and is not unlawful, should he go down that path. Without knowing the particulars—is there an agreement, would the agreement unduly lessen competition, all the parameters within the criminal provision—I don't feel comfortable, frankly, in responding to that question.

Mr. Manley: He did say that he was afraid of going to jail. That's one of the reasons I asked it. If he were to say to you—and I suspect he didn't, and that's why I asked whether the director would be concerned. ... It's a hypothetical question, obviously. Again, operating on the basis that the problem in the industry is overcapacity, in the event that the minister were to say to the director that he was going to bring the airlines together to work on this capacity problem, the result of which would be that they would be signing a memorandum of understanding relating to capacity, and that he would like you to be present to review it and to seek perhaps the tribunal's blessing by way of an order on consent, is that a process in which the director would participate?

• 1220

Mr. Addy: Let me get at it this way. First, the provisions involved wouldn't be tribunal, they would be court. That type of agreement at its worst far end of the range may give rise to concerns under the conspiracy provision, which is criminal. To get at the essence of your question in dealing with industry problems, the director, via his compliance program, has met and does meet with industry representatives who indicate they have a problem and who ask for some guidance to deal with this problem and not to contravene the legislation. We have done that in the past. That's part of our compliance program and we are always prepared to do that.

[Traduction]

Le président: Entendu, mais je vais demander à M. Atkinson d'assurer la présidence à ma place. J'ai un autre rendez-vous. Je m'excuse, messieurs, mais je dois vous quitter à présent. M. Atkinson me remplacera.

M. Manley: Je n'aurai pas besoin de beaucoup de temps. Dans votre mémoire, vous citez l'article 2.1 ayant trait aux sociétés d'État. Est-il possible d'affirmer que la loi pourrait s'appliquer à un ministre de la Couronne agissant dans le cadre de ses fonctions.

M. Addy: Je pense que vous devez vous référer à la jurisprudence à cet égard, Monsieur Manley. Il n'y a pas d'exemption prévue par la loi. Vous devez vous en remettre à la jurisprudence sur l'immunité de la Couronne pour décider si le ministre agissait ou non dans le cadre de ses fonctions. Si ce n'était pas le cas, il pourrait être poursuivi.

M. Manley: Le directeur verrait-il d'un mauvais oeil que le ministre des Transports fasse venir les deux sociétés aériennes dans son bureau et leur dise que la politique du gouvernement canadien est de faire en sorte qu'il y ait deux transporteurs nationaux, qu'il y a cependant un problème de surcapacité et qu'elles doivent s'entendre sur la façon d'y remédier avant de quitter son bureau.

M. Addy: La disposition qui s'appliquerait dans ces circonstances serait la disposition sur le complot. C'est une disposition du Code criminel, comme vous le savez, Monsieur Manley. Des conditions précises doivent exister pour qu'elle s'applique. Je ne peux pas vous répondre par oui ou par non. Je suis sûr que le ministre peut compter sur l'avis du Procureur général quant à savoir quelle est sa latitude dans ce genre de circonstances. En l'absence de plus de détails—y a-t-il entente, l'entente réduit-elle la concurrence de façon inacceptable, tous les paramètres que supposent la disposition du Code criminel sont-ils en place?—, je ne me sens vraiment pas en mesure de répondre à la question.

M. Manley: Il a dit craindre d'aller en prison. C'est une des raisons pour lesquelles je vous pose la question. Si je vous disais—je soupçonne que ce n'est pas ce qu'il a fait, c'est pourquoi je vous ai demandé si le directeur verrait d'un mauvais oeil. ... Je sais bien que la question est hypothétique. Compte tenu du fait que le problème dans l'industrie est la surcapacité, si le ministre disait au directeur qu'il a l'intention de réunir les sociétés aériennes afin de trouver une solution au problème, peut-être sous la forme d'un protocole d'entente sur la capacité, et qu'il aimerait que le directeur soit présent pour juger de la situation en vue d'obtenir l'aval du tribunal par le biais d'une ordonnance de consentement, le directeur accepterait-il de participer à la réunion?

M. Addy: Je vous répondrai ainsi. D'abord, l'affaire ne concernerait pas le tribunal, mais la justice. Ce genre d'ententes, dans sa pire forme, pourrait être considéré comme un complot en vertu des dispositions du Code criminel. Votre question a trait aux problèmes de l'industrie. À cet égard, le directeur, dans le cadre de son programme d'application, rencontre régulièrement les représentants de l'industrie qui lui demandent de les aider à résoudre leurs problèmes, pas à violer la loi. Nous avons toujours procédé de cette façon. C'est l'essence même de notre programme d'application.

[Text]

Mr. Manley: In this case, at least so far, it doesn't seem the industry is willing even to go to that point. I guess traditionally when the schedules were released capacity could be reduced, and then we would see whether the other carrier followed suit. It's worked to some extent, but certainly not very well, over the last two years. Maybe there have been reductions in the last few months. This has caused some of us to think that maybe the minister ought to use something more than statements to encourage that there be a concerted effort to address some of the underlying structural problems that exist in this industry.

His response has been, and I don't know whether he has taken advice or not, to say that the Competition Act might impugn such an effort on his part. He has therefore left it up in the air, and the situation continues to deteriorate. I guess really what I'm trying to get at is whether there is enough flexibility in the existing statutory framework to address a situation that can only be described as critical. The director himself has taken extraordinary action to preserve the survival of one carrier in a duopoly situation. Yet, it seems as though a cooperative action might at best be questionable and at worst be criminal under the existing statutory framework that would very quickly and effectively give rise to the same result the director is seeking through a very circuitous and costly process through the Competition Tribunal.

Mr. Addy: I understand the comments. I don't know what I can answer, Mr. Manley. Undoubtedly the Minister of Transport has appeared, or his representatives. They may be more appropriate to answer why he hasn't taken action. Undoubtedly he sought legal counsel on the issue of crown immunity, as you identified at the beginning of your round.

Mr. Manley: I am not sure he did, but thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I see no further questions.

Gentlemen, thank you very much for your appearance. Maybe we can get together for a private session sometime and get your opinion on some of those other matters as experts. Thank you very much for appearing.

Mr. Addy: Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): The hearing is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

M. Manley: Dans ce cas, l'industrie n'est même pas prête, jusqu'à présent, à aller jusque là. De tout temps, lorsque les horaires étaient publiés, la capacité pouvait être réduite. Il fallait attendre la réaction de l'autre transporteur. Ce système a fonctionné plus ou moins bien par le passé, mais pas au cours des deux dernières années. Il y a peut-être eu une légère réduction au cours des derniers mois. Certains d'entre nous en sont venus à se demander, si le ministre ne devrait pas faire plus qu'appeler de ses vœux un effort concerté en vue de remédier aux problèmes structurels que connaît l'industrie.

Quant à sa réponse, je ne sais pas s'il a ou non demandé des avis pour savoir si la Loi sur la concurrence le limitait. Il s'est contenté de laisser la situation se détériorer. J'aimerais tout simplement savoir si la législation dans ce contexte est assez souple pour permettre de régler une situation qui devient critique. Le directeur lui-même a pris des mesures extraordinaires pour assurer la survie d'un des deux transporteurs constituant le duopole. En vertu de la législation existante, cependant, la coopération entre les deux peut être considérée comme douteuse, voire criminelle. Pourtant, ce serait une façon d'arriver rapidement et efficacement au but que le directeur cherche à atteindre d'une façon détournée et coûteuse en faisant appel au Tribunal de la concurrence.

M. Addy: Je comprends votre point de vue, mais je ne sais pas ce que je peux vous répondre, Monsieur Manley. C'est au ministre des Transports ou à ses représentants de justifier leur action. Le ministre a sûrement demandé une opinion juridique sur l'immunité de la Couronne, un des points que vous avez soulevés.

M. Manley: Je n'en suis pas si sûr, mais je vous remercie.

Le vice-président (M. Atkinson): Il n'y a pas d'autres questions.

Messieurs, merci beaucoup de votre présence. Nous pourrions peut-être nous rencontrer en tête-à-tête à un certain moment afin d'obtenir votre opinion d'experts sur certains de ces points. Merci encore une fois.

M. Addy: Merci.

Le vice-président (M. Atkinson): La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-1"



Airline Division
Division du Transport Aérien
Canadian Union of Public Employees / Syndicat canadien de la fonction publique

MYTH VERSUS REALITY

The Real Story Behind NTARC and Airline Deregulation in Canada

Submission to the
Standing Committee on Transport
by the
Airline Division of CUPE

May 6, 1993

Donna Hendrick
Division President
Présidente de la Division

Denise Hill
Division Vice President
Vice Présidente de la Division

Diane Stead Hogarth
Division Secretary-Treasurer
Secrétaire-trésorière de la Division

TORONTO (HQ): 180 Attwell Drive, Suite 600, Etobicoke, Ontario M9W 6A9 Tel (416) 798-3399 FAX (416) 798-3411
MONTREAL: 59 rue St-Jacques ouest, Bureau 400, Montreal, Québec H2Y 1K9 Tel (514) 281-8439 FAX (514) 281-0821
VANCOUVER: 4940 — #3 Road, Suite 304, Richmond, B.C. V6X 3A5 Tel (604) 279-0967 FAX (604) 279-0978

TABLE OF CONTENTS

Executive Summary

Introduction

Airline Industry Structure and Future

Employment, Earnings and Labour Relations

Passenger Fares and Community Service

- a) The Impact on Passenger Fares
- b) The Impact on Air Service to Communities

Airline Deregulation and Safety

Conclusion and Recommendations

Executive Summary

The Airline Division of CUPE represents about 9,000 flight attendants and other airline workers at almost all air carriers across Canada.

The work of NTARC is seriously flawed as it relies on the limited analysis drawn almost exclusively from the work of the National Transportation Agency. As a result, NTARC has reached erroneous conclusions based on partial, incomplete and distorted information which bear little relationship to reality. NTARC's recommendations are a thinly veiled defence of the current government's policies of deregulation and do not serve as a useful guide for the development of future Canadian transportation policy.

The current duopoly structure of the Canadian airline industry under deregulation, with its poor financial performance, is not analyzed properly by NTARC. NTARC has ignored the advice of its key staff in this regard and has failed to examine the airline industry's natural propensity to assume an oligopolistic structure. Such unregulated oligopolistic industries lead to less competition in the long run, not more. Consequently, integration of the Canadian and U.S. airline systems as proposed by NTARC would not restore competition in the Canadian market. Rather an unregulated American monopoly would be worse.

There is room for good public policy and action in this area. The union's agenda for smart regulation appears as Table 16 on page 57 of our June 1992 submission to NTARC.

NTARC's examination of airline workers' employment, earnings and labour relations is incomplete. In reality, flight attendant employment has fallen; their real wages have declined; and a new breed of employer has emerged under deregulation, with full support from the federal government as in the case of Nationair.

Introduction

The Airline Division of the Canadian Union of Public Employees welcomes the opportunity to appear before the Standing Committee on Transport today to present our views on the final report of the National Transportation Act Review Commission (NTARC) entitled Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review.

The Canadian Union of Public Employees (CUPE) is the largest union in Canada and represents about 410,000 workers in the broader public sector. Through its Airline Division, CUPE represents the overwhelming number of flight attendants in Canada, including those working at the major carriers (Air Canada and Canadian Airlines); their affiliated regional carriers (Air Alliance, Air Nova, Air Ontario and Canadian Regional Airlines which includes Canadian Partner, Inter-Canadian and Time Air); independent regional carriers such as City Express (now bankrupt) and First Air; and charter operators such as Air Transat, Nationair (now in bankruptcy proceedings) and Worldways (also bankrupt). In addition, we represent ground and Canadian sales personnel at Iberia, Nationair, SABENA and Viasa.

Taken together, the Airline Division of CUPE represents about 7,500 active workers in the airline industry across Canada today. Another 1,100 are currently on lay-off status at Canadian Airlines and Nationair.

Over the years, the Airline Division of CUPE has made a number of interventions on important issues affecting our members before the Standing Committee on Transport, including the original debate on airline deregulation in 1987, drug testing of airline workers and Bill C-5 which, among other things, gave the Minister statutory power to regulate flight attendant flight and duty times. We also appeared before NTARC last summer and our submission to that Commission is tabled with you today in both official languages.

The original mandate of NTARC, as provided by section 266 of the National Transportation Act, 1987 itself, was to conduct a comprehensive review of the operation and effects of the major legislation giving effect to deregulation of Canada's transportation

sectors. It offered the opportunity to critically assess the impact of these new policies on shippers, passengers and carriers after five years of deregulation, particularly in the Canadian airline industry, and provide constructive policy options for the future.

Unfortunately, the final report of NTARC fails to meet any of these objectives. The report is seriously flawed as it relies on the limited analysis drawn almost exclusively from the work of the National Transportation Agency in the case of the air mode, a body of analysis which was already criticized in our attached June 1992 submission to NTARC. NTARC has refused to address our criticisms concerning the NTA's Annual Reviews and staff reports and has consequently reached erroneous conclusions based on partial, incomplete and distorted information which bear little relationship to reality. As a result, many of NTARC's recommendations are kneejerk and represent a thinly veiled defence of the current government's policies of deregulation, rather than a useful guide for the development of future Canadian transportation policy.

Given our membership base within the airline industry, we will restrict our comments about NTARC to the effects of airline deregulation and, in particular, NTARC's recommendations 2 (increased incidence of accidents involving air carriers other than Level I airlines), 16 (increased foreign ownership), 17 (foreign carrier cabotage and right of establishment), 19 ("open skies" negotiations with the United States) and 40 (amendments to section 3 of the NTA), among others.

Our comments are organized as follows and, where necessary, are cross-referenced with our original submission to NTARC:

- i) The current airline industry structure under deregulation and its future in light of NTARC's recommendations.
- ii) The impact of deregulation on airline workers' employment, earnings and labour relations.

- iii) Passenger fares and community service under airline deregulation.
- iv) The impact of airline deregulation on aviation safety.

After our analysis of each of these topics, we will offer some recommendations for SCOT's consideration as part of our concluding remarks.

Airline Industry Structure and Future

According to NTARC, airline deregulation has "revolutionized the air transportation market" so much so that "aviation has been the most turbulent of the transport modes" since 1984 (I, p. 67).¹ This turbulence has been so severe that "by 1992 both major scheduled carriers were in dire financial straits" (I, p. 68) and "the future of the airline industry in Canada is, at this moment, uncertain" (I, p. 119).

In terms of industry structure, airline deregulation is associated with an increase of concentration within the scheduled part of the Canadian industry, a result which was not generally predicted by Transport Canada in 1987. As independent scheduled operators have gone out of business, Canada had an airline "duopoly offering remarkably similar services with schedules that were almost indistinguishable" by 1991 (II, p. 22). Moreover, there is "little real competition to Air Canada and Canadian Airlines International in mainline scheduled passenger services" (II, p. 66), especially after the demise of Nationair. Within this duopolistic structure, the industry is confronted with "huge overcapacity" (I, p. 72) and "inefficiencies in the form of excess capacity and higher prices for domestic travel" (I, p. 120).

The development of this airline duopoly is not a real problem for NTARC. Basing itself on the flawed analysis of the National Transportation Agency (something which we criticized at some length in our original submission to NTARC, especially on pages 7 and 8), NTARC concludes that "this duopoly is an improvement on the situation before deregulation, when one carrier was often dominant even on routes where there was ostensibly competition" (II, p. 22). Incredibly, NTARC completely ignores our observation that we have now moved from a situation of regulated monopolies to an era of unregulated duopolies free of government prohibitions against monopoly pricing practices, something which the airlines

¹For ease of reference, quotations from NTARC's Competition in Transportation will be cited directly in the text using the volume number (either I or II) with the page number.

have taken full advantage by increasing their fares faster than inflation, at a greater rate than in the years prior to 1987 (Submission, p. 30).²

Turning to its diagnosis of the problems facing the airline industry, NTARC finds the causes of the current crisis in everything other than airline deregulation. Instead, NTARC points to the "global recession" (I, p. 57); poor airline capitalization before deregulation even began (II, p. 74); and bad management decisions in the context of a newly deregulated market which led to excessive debt (I, p. 71 and II, p. 74) as the primary causes of the current difficulties facing Canada's airlines.

The "cure" for NTARC is therefore straightforward for this fragile Canadian airline industry. Since the "transportation sector (is) at the disposal of the rest of the economy" and "cannot be protected from domestic and international competitive pressures without paying a heavy price elsewhere in our economy" (I, p. 5), we must open the airline sector even further and let the chips fall where they may (I, p. 82). Despite a passing reference to an "Investment Canada" model for evaluating foreign investment in Canadian aviation (I, p. 82), something which was not elevated to the status of a recommendation, NTARC endorses a competition-oriented approach premised on a strategy of "freedom to fail" in the face of new competition from charter airlines and foreign carriers on Canada's scheduled routes. Such competition is to be found by relaxing the foreign ownership rule to 51 per cent (recommendation number 16); the right of foreign carrier cabotage and establishment in the event of a "primary carrier monopoly" (recommendation number 17); and "liberalization of Canada-U.S. air bilateral arrangements" (recommendation number 19).

The potential success of NTARC's recommended course of action can best be determined by examining its central premises. NTARC's assumptions are the same ones shared by those who advocated U.S. airline deregulation in 1978 and Canadian airline

²For ease of reference, quotations from our June 1992 submission to NTARC will be cited directly in the text using this format, accompanied by the page number.

deregulation during 1984-87: that the airline industry is a perfectly contestable market; that new entrants (or the threat of entry) will restrain existing incumbents' market power; that there are no economies to scale; that size does not confer an advantage on carriers; and that there will be no predatory conduct and strategic entry deterrence practices. Whatever the merit of this economic theory, it has been found not to exist in the airline industry. According to a background paper prepared for the recent Royal Commission on National Passenger Transportation, Acheson and McFetridge concluded:

"In classroom discussions the airlines become the archetypal example of a perfectly contestable industry. The real world has failed to confirm that hypothesis."³

For everyone other than the five Commissioners of NTARC, the barriers to entry existing in the airline industry are well known: carrier reputation and recognition; established hub and spoke systems with control over airport slots, gates, and ancillary facilities; frequent flyer programs; feeder line control; computer reservations systems; economies of scale; volume sales commissions to travel agents; and predatory pricing. The best that NTARC can do on this issue is to make reference to a number of consultants' studies it commissioned to examine the "perception that economic deregulation may not itself open the door to competition" (II, p. 173).

Incredibly, NTARC ignored the work of a source far closer to home on this issue, namely the Working Paper on the Southern air industry prepared by Professor Konrad Studnicki-Gizbert, NTARC's Aviation Research Coordinator.⁴ While acknowledging the

³Keith Acheson and Don McFetridge, "Controlling Market Power in Weakly Contestable Canadian Airline Markets", June 1991, Final Report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, Volume 3, page 760.

⁴Curiously, Professor Studnicki-Gizbert is not officially recognized in this role in Volume I's listing of the Commission's staff, simply being listed as another consultant. The cover page of his September 4, 1992 Working Paper is another matter where Studnicki-Gizbert clearly identifies himself as NTARC "Research Coordinator - Aviation".

impact of factors such as recession, poor airline capitalization and inexperienced and bad management on airline profitability, Studnicki-Gizbert develops the analysis that the airline industry has a natural propensity to assume an oligopolistic structure whose behaviour is essentially different from the purely competitive model:

"It appears clear that the prevailing structure of the scheduled airline industry is oligopoly or competition among the few, with the limiting cases of duopoly and market domination by a single major carrier. It is a serious error to assert that the small number of competing entities does not matter, or that oligopolistic industry will behave as if it operated under 'perfect' or 'workable competition' manner." (Working Paper, p. 11)

Oligopolistic competition in transportation is characterized by several distinct stages, including aggressive duopolistic competition (which can bring about the financial ruin and elimination of a weaker competitor); the emergence of dominant firms; and "mature oligopoly" with limited competition and price leadership. Under such conditions, further deregulation of an industry with oligopolistic tendencies could lead to less competition in the long run:

"Accepting this principle, one should ask the question whether the aviation market does, or can approach a situation of 'workable competition'? The answer appears that it may not. In an important, scheduled sector of the market, the 'natural form' appears to be an oligopoly or a dominance of a single large carrier. Even under optimistic assumptions about the future, the most likely evolution appears to be strengthening of the position of few dominant carriers with a probable development of an 'implicit cartel', which would further restrict effective competition." (Working Paper, p. 133)

It would appear that this restriction of effective competition is well underway in Canada. According to the fare regression analysis presented in a background paper for the Royal Commission on National Passenger Transportation, route-level competition within

Canada "does not have a statistically significant effect on fares". This development could be indicative of the existence of a cartelized airline industry in this country.⁵

These oligopolistic tendencies are present on the international aviation stage as well, what with the predicted trend toward a few global air megacarriers. If this trend is indeed the case, NTARC's strategy of opening up the Canadian airline industry to the world will reduce competition further. According to Studnicki-Gizbert:

"Should this prognosis prove correct, the conclusions — not always fully drawn — are most disturbing. The results of this 'emerging world' imply a serious diminution of competition. In the longer run, it would also imply the virtual inevitability of an explicit or, more likely, implicit cartelization of the industry. In fact, the predicted 'new world' would witness an industry structure significantly less competitive than the regulated world of the past." (Working Paper, p. 108)

In this event, integration of the Canadian and U.S. airline systems as proposed by NTARC would not restore competition in the Canadian market. In the first place, as we have already pointed out to NTARC, such an "open skies" arrangement with the United States would reduce both major Canadian carriers to the status of minor feed carriers to networks dominated by U.S. carriers (Submission, pages 9-11). Secondly, as we have seen with domestic deregulation in both countries, the deregulated system reduces non-stop service to small and medium-sized cities. Under these circumstances, deregulation on a North American scale will reduce medium-sized Canadian cities to the equivalent of small North American cities existing at the ends of spokes for U.S. hubs as traffic is routed more and more south of the border. Ironically, an "open skies" agreement would probably reduce the current level of non-stop service available to many small and medium-sized communities within Canada and even to the U.S.!

⁵Steven Morrison, "Deregulation and Competition in the Canadian Airline Industry", March 1992, Final Report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, Volume 4, pages 1172-1173.

NTARC's search for ever more fantastic solutions to open up the Canadian airline industry to more competition through its recommendations will, in the end, lead to less airline service for Canadian shippers and passengers. Our current unregulated duopoly is not great for Canadian consumers. An unregulated American monopoly would be even worse. If anything, NTARC's recommendations for tomorrow's airline industry would make it much like Canada's marine industry today, largely dependent on developments beyond Canada's control with no Canadian-domiciled international merchant fleet and a declining domestic Great Lakes fleet.

This does not mean that there is no role for good public policy and action. NTARC goes out of its way, however, to attack any public policy whatsoever, claiming that "efforts to re-establish an interventionist system would inhibit positive economic forces and restrict Canada's progress" (I, p. 16). Based on this assessment by NTARC, one should not even attempt, for example, regulation to avoid destructive competition through overcapacity in the Canadian aviation market. Instead, one should simply surrender the entire Canadian airline industry to the Americans. This simply does not make sense.

We presented an agenda for smart regulation to NTARC last summer, as described in our Table 16 (Submission, p. 57), something that was not even acknowledged (much less discussed) in their final report. We submit our agenda for re-regulation to the Standing Committee on Transport for your consideration, an agenda that makes as much sense today as in 1987 when we first appeared with it before you.

Employment, Earnings and Labour Relations

Another central area where NTARC has ignored the available evidence involves employment, earnings and labour relations in the Canadian airline industry.

A variety of studies of U.S. airline deregulation have argued that airline deregulation was an anti-labour measure designed to attack labour's relatively high wages and work rules.⁶ The intent of this attack was to shift economic rents from airline workers and investors to the benefit of consumers in terms of service and fares. Based on NTARC's analysis, however, this has apparently not occurred in Canada.

According to one consultant hired by NTARC, "it is not possible to identify a definitive impact of deregulation on the industry by examining the trends in employment and earnings" (II, p. 151). NTARC's own researchers are more definitive and conclude that "total employment in April/June 1992 was perhaps 7 per cent higher than in 1981" while "real earnings in air transport fell by about 6 per cent between 1981 and April/June 1992" (II, p. 68). (It is unknown why the 1981 date was chosen as a starting point, rather than the usual 1983 and 1987 dates.) Air transport workers continue to be paid relatively well, based on their current average weekly earnings (I, p. 54) according to NTARC. Finally, "in terms of work stoppages, the period from 1985 to 1991 has been one of relative peace in the transportation industry" (II, p. 150) and "management-labour relations have actually improved in certain instances in the transport sector since both management and unions have come to realize that they often have similar goals" (II, p. 151).

The actual reality of Canadian airline deregulation for flight attendants and other airline workers is quite different from the glowing picture presented by NTARC.

⁶Ron Hirshhorn, "The Effects of U.S. Airline Deregulation: A Review of the Literature", December 1990, Final Report of the Royal Commission on National Passenger Transportation, Volume 4, pages 1177-1179; 1200.

According to Studnicki-Gizbert, NTARC's own aviation research coordinator:

"One of the predictions of the effects of deregulation was the decline of the power of the unions and increased resistance of the management to wage increases as well as the pressure to reduce employment. This prediction has been confirmed by experience. Also one could have expected an increase in industrial conflicts. Indeed between 1985 and 1988 both the number of strikes and lockouts and numbers of workers involved had sharply decreased." (Working Paper, p. 58; emphasis added)

As shown in our presentation to NTARC, flight attendant employment at the major carriers in 1991 was 19.3 per cent below peak employment in 1989 (Submission, pp. 13 and 19). And, as one of NTARC's consultants warns ominously, "this downward trend in employment is likely to continue with the ongoing rationalization of the (air) industry to correct the existing overcapacity situation" (II, p. 149).

On the matter of earnings, flight attendant average real income in 1991 was 13.4 per cent less than in 1983, and 6.1 per cent less than in 1987 (Submission, pp. 15 and 22). Moreover, the creation of a two-tier industry (Submission, p. 13) where monthly salaries for flight attendants at newly organized regional carriers are only about 40 to 50 per cent of average monthly earnings at Air Canada and Canadian Airlines is totally ignored by NTARC's examination of only average industry earnings.

Finally, NTARC has totally ignored the creation of a new breed of employer under airline deregulation (Submission, pp. 15-18). It is estimated that Nationair spent \$17 million to fight its flight attendants during its 15 month lockout, or about one fifth of what it now owes to its creditors in bankruptcy. Incredibly, the federal government bankrolled Nationair during its lockout by not collecting the at least \$7 million in fees and taxes owed it by the airline. None of this analysis has been captured by NTARC.

Passenger Fares and Community Service

While NTARC was able to fudge its analysis of the impact of deregulation on airline workers' employment, earnings and labour relations, if only because labour unions were merely a protected constituency benefitting from regulation (I, p. 5), the Commission has a far more difficult time dealing with the supposed beneficiaries of airline deregulation.

Consumers and shippers are the raison d'être for the introduction of airline deregulation, at least in the eyes of the current government. On this basis, a discussion of the effects of airline deregulation on passenger fares and community service cannot be ignored or done in an amateurish fashion. Unfortunately, at least for NTARC, there is abundant evidence that the deregulated airline industry in Canada has operated in a contradictory fashion: while airline workers have seen their numbers and real incomes drop, consumers have not reaped these benefits in the form of lower fares or better service to all communities.

a) The Impact on Passenger Fares

Initially, NTARC tries, in several places, to assert the thesis that "for consumers, regulatory reform has been largely a success" (I, p. 68).

On the matter of air fares, NTARC attempts to describe the Canadian results in terms of the American experience: "Canadian consumers have not enjoyed the dramatic reductions in air fares seen in the United States" (I, p. 18) and that "the benefits of lower air fares have been less dramatic" in Canada (I, p. 35). If anything, the casual reader is left by these passages believing that there have been at least some decreases in Canadian passenger air fares.

But the reality of Canadian airline ticket prices cannot be hidden by NTARC's doublespeak in the face of overwhelming evidence that air fares, however measured, have

gone up dramatically, not down. Moreover, this upward trend, as befits an unregulated oligopoly, was well established before the onset of the recession and the Persian Gulf War in 1990-91. In successive passages, NTARC proceeds to modify its analysis of fares markedly after its initial utterances on this topic:

- i) "... domestic air fares have not been reduced as a result of deregulation" (II, p. 28).
- ii) "... since 1988 the prices of domestic flights have gone up" (I, p. 119).
- iii) "Domestic air fares have risen significantly in real terms since 1988..." (I, p. 63).
- iv) "Deregulation has not seen any decrease in real terms in domestic air fares; both economy and discount fares increased appreciably in real terms between 1988 and 1990, with this increase probably continuing into 1991" (II, p. 26).
- v) "Since 1988, the (domestic) fare index has risen steeply in real terms — by some 11% in excess of the rate of inflation" (II, p. 25).

The usual argument favoured by the NTA about the "widespread use of discount fares" (II, p. 23) cannot be substantiated by NTARC. As its final report notes, the major rise in the usage of discount fares occurred between 1983 and 1987 and "the extent of utilization of discount fares seems to have stabilized since 1988" (II, p. 23). In fact, the "average discount given was equivalent to 30% of the standard economy fare in 1991 and has fallen since the peak level achieved in 1987 and 1988" (II, p. 24). While the gainers under this scenario are "discretionary" travellers flying for holidays or personal reasons, "the losers were business travellers, especially on short haul routes, as well as persons travelling on 'standard fares'..."⁷

⁷Konrad Studnicki-Gizbert, "Modal Report on the Air Industry", September 4, 1992, a Working Paper prepared for NTARC, p. 75.

Much of this analysis on the substantial increases in air fares under Canadian airline deregulation can also be found in our presentation to NTARC (Submission, pp. 29-30; 33-36).

Since that time, we have gained access to other evidence concerning the performance of Canadian air fares. Tables 1 and 2, drawn from the submission of Canadian Airlines to NTARC, provide fare data for typical long haul (Toronto-Vancouver) and short haul (Toronto-Sudbury) routes. In both cases, the "B" fare differential has shrunk significantly while the "H/V" fare differential has remained about the same. Taken together, this fare information confirms the union's original contention that "getting a discount is no bargain when it is calculated from a list price that is already excessive" (Submission, p. 30).

Finally, a background study for the Royal Commission on National Passenger Transportation offers a provocative (albeit tentative) conclusion that challenges one of the central reasons for the institution of Canadian airline deregulation in the first place, namely that Canadian air fares had to be lowered through deregulation to stop traffic leakage to lower cost routes through the United States. According to Steven Morrison, airline deregulation in Canada has actually produced the opposite result: "... fares in Canada were nearly 25 per cent lower than U.S. air fares in 1983:4 (fourth quarter, 1983). By 1990:4 (fourth quarter, 1990) they were about 7 per cent higher than U.S. air fares."⁸ If this is indeed the case, our deregulated oligopolistic airline industry has not only failed to help consumers but it has also put its own continued survival in jeopardy under any possible "open skies" regime with the United States.

⁸Morrison, op. cit., p. 1161.

TABLE 1
CANADIAN AIRLINES FARES
FOR TORONTO-VANCOUVER

	<u>"J" FARE</u>		<u>"Y"</u> <u>FARE</u>	<u>"B" FARE</u>		<u>"H/V" FARE</u>	
	<u>Dollar</u>	<u>Premium</u> (%)		<u>Dollar</u>	<u>Discount</u> (%)	<u>Dollar</u>	<u>Discount</u> (%)
1986	938	+ 5	890	556	-38	438	-51
1987	1028	+ 6	970	631	-35	425	-56
1988	1116	+10	1014	659	-35	388	-62
1989	1290	+14	1128	677	-40	441	-61
1990	1325	+12	1184	948	-20	487	-59
1991	1530	+12	1366	1059	-22	555	-59
1992	1530	+12	1366	1100	-19	541	-60
Percent change 1986-92	49%		53%	98%		24%	

Source: Canadian Airlines International Submission to NTARC, June 30, 1992, Appendix B.

TABLE 2
CANADIAN AIRLINES FARES
FOR TORONTO-SUDBURY

	<u>"Y"</u> <u>FARE</u>	<u>"B" FARE</u>		<u>"H/V" Fare</u>	
		<u>Dollar</u>	<u>Discount</u> (%)	<u>Dollar</u>	<u>Discount</u> (%)
1986	218	137	-37	n.a.	n.a.
1987	236	158	-33	110	-53
1988	254	178	-30	116	-54
1989	272	212	-22	143	-47
1990	290	246	-15	150	-48
1991	332	271	-18	171	-48
1992	332	272	-18	183	-45
Percent change 1986-92	41 %	99 %		66 %	

Source: Canadian Airlines International Submission to NTARC, June 30, 1992,
Appendix B.

b) The Impact on Air Service to Communities

Section 266(3)(e) of the National Transportation Act, 1987, which sets the mandate for NTARC's work in this area, requires NTARC to review "the impact of this Act on air service in the various regions of Canada, particularly on routes having low traffic volumes". Once again, NTARC has failed to conduct this required view in a comprehensive and thoughtful manner. Instead, NTARC has based its analysis exclusively on the incomplete and one-sided data of the National Transportation Agency and refused to accept union suggestions to correct and improve this analysis. As a result, NTARC's work on air service to communities is misleading and fails to meet the Act's mandate.

For example, drawing on the various reports of the National Transportation Agency, NTARC tritely observes that there is a "growing number of scheduled flights crisscrossing the regions of Canada" and that "the number of scheduled flights in all regions of the country has increased substantially compared with the pre-regulatory reform period" (I, p. 33). Rather than analyzing the different effects that economic growth, population growth and deregulation may have had on this increased demand for air services as the union requested (Submission, p. 27), NTARC leaps to the unsubstantiated conclusion that "the deregulation of air transport has increased the level of service provided by Canada's airlines" (II, p. 21). The absurdity of this conclusion, based solely on unexamined increases in services, becomes clear when one notes a far higher growth rate of 131 per cent in scheduled revenue passenger kilometres over the 1971-81 period. Just as it would be wrong to conclude that this entire traffic growth was the result of regulation, so it is equally wrong to ascribe all traffic growth since 1984 to the miraculous workings of deregulation.

Admittedly, there have been significant changes in the frequency and types of services provided under airline deregulation, especially to smaller communities. These changes can best be examined by looking at losses in direct, non-stop flights between centres, something that the National Transportation Agency failed to do and which we asked NTARC to correct (Submission, p. 27). Incredibly, NTARC failed to do this in a systematic fashion. Instead,

drawing on contract research for ten unspecified "smaller centres in the South", NTARC offers the blanket conclusion that "smaller (Canadian) communities have benefitted significantly from an increase in service frequency" as a result of deregulation (I, p. 18), despite union evidence to the contrary for specific centres in Ontario (Submission, pp. 28-29 and Table 9, pp. 31-32).

On the matter of air freight capacity to smaller centres, a major issue during the 1987 deregulation debates, NTARC is forced by the evidence to acknowledge the "service deterioration in smaller communities, no longer receiving jet service, where the lower capacity of smaller aircraft cannot always meet shipper needs" (II, p. 20) and "the decline in air freight capacity to smaller centres, particularly in Atlantic Canada" (I, p. 29).

Finally, NTARC also admits (but without comment or significant analysis) that many passengers are not happy with air travel under deregulation. Drawing on a range of traveller surveys, NTARC concludes that "business travellers", the ones most familiar with air travel, "felt that the quality of air service had deteriorated..." under airline deregulation (II, p. 27). How and why this has occurred is not analyzed meaningfully by NTARC, nor are solutions offered, other than to simply recommend more airport infrastructure to reduce congestion.

Airline Deregulation and Safety

The relationship between deregulation and aviation safety has been hotly debated since the introduction of U.S. airline deregulation in 1978. On the one hand, proponents of deregulation have argued that there is no necessary link between changes in the economic regulations governing a transportation mode and its level of safety. On the other hand, critics point to the irresistible economic pressures on air carriers under deregulation to reduce pre-existing and costly safety measures to as close to the marginal line of safety as the enforcement agency will permit. When this occurs, the likelihood of accidents is increased dramatically.

Predictably, NTARC has taken the easy (but not necessarily the safe) way out of this debate. Its examination of aviation safety under deregulation is limited to the narrow statistical record of accidents over time. While NTARC calls on Transport Canada to take corrective action to address the "increased incidence of accidents involving air carriers other than Level I carriers" (I, pp. 45-46 and recommendation 2) based on its examination of the accident data, the report nonetheless concludes "there is no evidence to suggest any general deterioration in safety as a result of economic deregulation" (II, p. 161). Nor could NTARC find "clear evidence demonstrating that safety has suffered in this changed environment..." (I, p. 12). In fact, NTARC claims it was "unable to find any causal connection between the regulatory reforms and a possible decline in safety performance in the airline industry" (I, p. 45).

The central argument in defence of this position is NTARC's view that the 1987 deregulation legislation "is generally benign in its impact on public safety" (I, p. 43) because, quite simply, "economic deregulation was not accompanied by any deregulation of safety (legislation)" (II, p. 153). According to NTARC, the opposite actually occurred: "operational and safety regulations for the various transport modes were strengthened rather than relaxed as a result of measures taken at the time of and shortly after the 1987 economic deregulation of transport" (II, pp. 153-154).

Despite these new safety measures, we had the 1989 Air Ontario crash at Dryden and the 1991 Nationair crash in Saudi Arabia. And, in direct opposition to the conclusions of NTARC, Justice Virgil Moshansky's three year inquiry into the Dryden crash found that "the effect of Economic Regulatory Reform (deregulation), combined with deficit reduction... created a synergy that, in my opinion based on the evidence before this Commission, had an adverse impact on the effective application of safety standards".⁹

The union's detailed analysis of the work of the Moshansky Commission of Inquiry was brought to the attention of NTARC, as found on pages 43-54 of our submission. Our analysis advances four central arguments concerning the Dryden accident and Canadian airline safety under deregulation:

- i) The Dryden accident did not just happen by chance, but was allowed to happen because of failures in the air transportation safety system at the level of the airline, the aviation industry generally, and Transport Canada.
- ii) There is a changed operational environment for air carriers under deregulation. The entry of new carriers, or entry of existing carriers into new markets, increases the likelihood of inexperienced management and time required to develop an appropriate airline "safety organization culture". Keen competition and economic pressures can also compel carriers to ignore safety in favour of commercial considerations, e.g. on-time departures, etc.
- iii) Transport Canada's regulations are inadequate. The organization is also prone to monitoring, surveillance and enforcement failures, especially in light of federal government resource constraints.
- iv) Under deregulation, continuing economic pressures have made the regulated (the airlines) ever more keen to capture the regulator (Transport Canada) to dilute or neutralize the safety

⁹Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario, Final Report, Volume III, p. 940.

component of proposed legislation and regulations through industry pressure and lobbying.¹⁰

The only response of NTARC to our conclusions is to state that it is aware of Transport Canada's efforts to respond to the Moshansky recommendations and that there should be "a continuous review of the relative responsibilities of government agencies and private operators, in particular to ensure both operators and governments play their full roles in protecting public safety" (I, p. 47).

But what has Transport Canada been doing to respond to the Moshansky recommendations? Have their initiatives corrected Moshansky's identified deficiencies in airline safety under deregulation? Or have safety rules actually been diluted? And what does NTARC mean when it calls for a "continuous review of the relative (public safety) responsibilities of government agencies and private operators"?

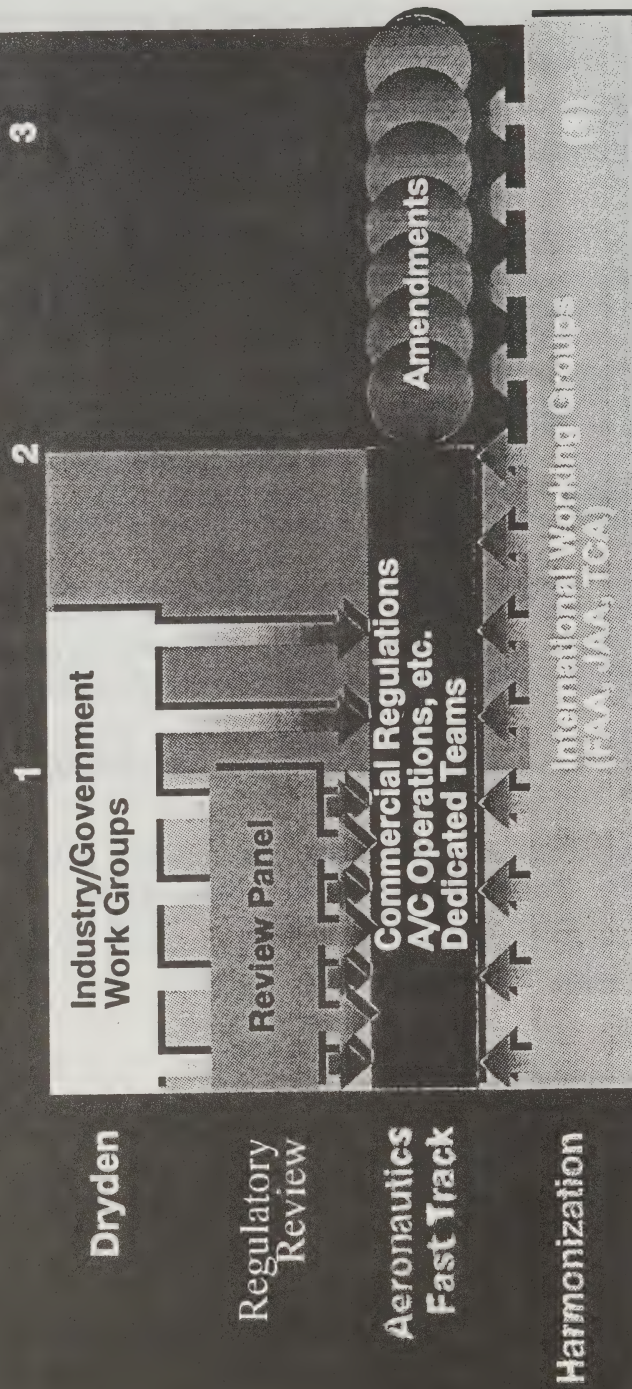
In our view, these are important questions which must be examined closely by SCOT to understand existing and future levels of Canadian airline safety under deregulation.

¹⁰Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario, Final Report, Volume II, p. 677 and Volume III, p. 1028.

Transport Canada Aviation is currently involved in a Regulatory Renewal Project which will result in a substantially revised set of safety regulations governing air carriers. This "renewal of aviation regulations" is an ambitious endeavour which consists of four separate projects as shown in the slide from Transport Canada on the following page:

- i) The Dryden Commission Implementation Project, or DCIP, was designed to be the official vehicle to implement the 191 recommendations of the Moshansky Commission of Inquiry. The Air Carrier Inspection Task Force (ACITF) (which is not shown on the slide) ostensibly operates as a Task Group of DCIP but was actually created before DCIP to subvert the central recommendations of the Moshansky Commission of Inquiry. Despite the assurance of the Minister's office, senior Transport Canada bureaucrats have blocked CUPE's participation on ACITF as it operated as part of DCIP.
- ii) The Regulatory Review Panel, as called for in the February 25, 1992 federal budget, is involved in a six month re-justification of all Transport Canada regulations. (The panel had its first meeting in December and its final meeting is scheduled for May 6.)
- iii) The new Aeronautics Code fast track project based largely on the work of the ACITF.
- iv) The Harmonization Project, arising from the now stalled "open skies" negotiations with the United States, is seeking harmonization of Canadian aviation rules with the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) and possibly the European Joint Aviation Authorities (JAA).

Renewal of Aviation Regulations (in Years)



It is essential that the Standing Committee on Transport be aware of the thrust of this Regulatory Renewal Project. In our view, these actions will not correct the basic safety problems identified by Justice Moshansky and will actually further decrease air carrier safety levels under airline deregulation. Whatever NTARC believes was done on this matter in 1987 will surely be undone by this so-called "renewal" project.

DCIP was originally established to deal with all the recommendations of the Moshansky Commission of Inquiry, at least according to Transport Minister Corbeil speaking in the House of Commons on March 26, 1992. But that very same day, Transport Canada announced that 94 of the 191 recommendations (or 49 per cent) had already been "implemented" and were withdrawn from DCIP's purvey, without their study or comment. Many of the remaining recommendations were then unilaterally allocated to government-only Task Groups and the closed ACITF "Task Group" within DCIP, leaving a significantly reduced number of recommendations to be worked on by the Minister's promised joint industry/government Task Groups under DCIP.

In the last year, progress on these remaining recommendations has been slow as both Transport Canada and the airlines have fought to retain their version of the status quo. Now, Transport Canada appears to want to cut short the work of the industry/government Task Groups within DCIP. While an independent consultant's report found that the work of at least one of DCIP's joint industry/government Task Groups would take it until at least June 1994, Transport Canada is intent on wrapping up this work by the end of 1993. It is uncertain how, or even if, the DCIP Task Groups, such as the Cabin Safety Task Group, will meet this new deadline. Our fear is that many of the Moshansky recommendations as they affect flight attendants and passenger safety within the cabin will not be looked at, including the need for crew resource management (CRM) (a key deficiency identified by Moshansky); flight and duty time limitations for flight attendants; and survivability as it relates to different cabin interiors in the event of a crash. Nor will this Task Group be able to complete its work on training and manual standards for flight attendants.

The work of the ACITF is of greater concern. In line with Transport Canada's Corporate Directions 1992, the ACITF is attempting to "simplify current regulations to the degree feasible and regulate by performance standards where possible".¹¹ To this end, the ACITF is constructing a renewed regulatory structure (as shown in Part 1 of ACITF's Final Report dated December 1992) that will keep regulatory content to a minimum and instead rely increasingly on "formal standards" and industry self-policing to maintain aviation safety. This new structure appears on the next page. What is disturbing about this initiative is the disagreement within Transport Canada and Justice on whether such standards would even be enforceable by government. Even if these standards were enforceable, the carriers are to be given the latitude, in many cases through their Operations and Master Control Manuals, to decide how they will meet these performance standards. In this way, hidden exemptions to the standards will be allowed to take place, destroying industry uniformity.

¹¹Transport Canada, Corporate Directions 1992, p. 7.

ACITF Report Section 9.0
Recommendations**COMMERCIAL AIR SERVICE OPERATIONS
RENEWED REGULATORY STRUCTURE****AERONAUTICS ACT**

Responsibility, Authority & Powers of
Minister - Authorizes Air Regulations

GENERAL OPERATING / AIR CARRIER REGULATIONS
GENERAL FLIGHT RULES SERIES VI & VII

Air Carrier Operating Rules.
Linked to Standards where Appropriate.
Plain Language Explanation Added (Aviation Code).
User Friendly.

AIR CARRIER OPERATING STANDARDS

Standards Relating to Subject Matter As Authorized
by Series VII Air Regulations.
Operational Standards / Airworthiness Manual Packages by
Air Carrier Functional Groupings.
Developed in Consultation with Industry.
Plain Language Explanation on Application.
Supplemented by Air Carrier / Airworthiness Manual Advisories.

OPERATIONS / MAINTENANCE CONTROL MANUALS

Company's Directive for Operational & Maintenance Control
Accepted by Minister
Only Approved where Necessary for Safety

USER MANUALS

Standards & Procedures for check pilots, minimum equipment
lists, simulator approvals, etc.
Authority to company in form of an operations specification
provided that procedures and standards identified in user
manual are followed.

INSPECTION STAFF INSTRUCTIONS

Series of Documents - With Policy on How to Inspect.
Related to Audits, In-Flight Inspections, Ramp/Surveillance
Checks, etc.
Short Term Amendments by Staff Instruction Advisories.

The thrust of the ACITF's work goes completely against the central recommendations of the Moshansky Commission of Inquiry. Rather than Moshansky's call for increased surveillance and enforcement of clear regulations by government, we are to see greater reliance on voluntary compliance and self-policing by industry in accordance with unenforceable standards.

A simple example will indicate the consequences of this new ACITF approach in the everyday world of airline deregulation.

During his investigation of de-icing/anti-icing practices at Pearson Airport, Justice Moshansky found that poor lighting at the ramps prevented station attendants from seeing whether de-icing of aircraft had been performed properly. Consequently, Moshansky recommended the provision of adequate and sufficient exterior lighting at gate and ramp areas to allow for proper inspections of the results of de-icing operations. A Task Group within DCIP looked at this recommendation and refused to alter the current Transport Canada policy which calls on air carriers to provide lighting for such special operations. Airline representatives then argued that Transport Canada should not set standards for the adequacy of the special lighting they are to provide (the very reason why Moshansky made the safety recommendation in the first place: because there was not enough light), claiming that under the new approach advocated by ACITF, carriers should only be judged by Transport Canada on whether their airplanes actually take off with ice-free wings without crashing! Other than that, the "correction" of this safety deficiency, as identified by the Commission of Inquiry, should be entrusted to the airline responsible, conceivably the same people who allowed the safety deficiency to occur in the first place!

There are other examples of such re-definitions of safety which are underway within Transport Canada, particularly as the new mentality espoused by ACITF spreads. But they share a common thrust: rather than government being compelled to regulate to correct safety deficiencies, the responsibility for safety is now totally shifted to carriers who will operate in accordance with policies and procedures not all necessarily approved by government. The

carrier will then be held accountable for its procedures when an accident or crash occurs, when it will move to modify the offending policy after the fact.

It is clear that the ACITF approach will diminish passenger safety levels. The move from government regulation of safety to voluntary compliance with unenforceable and easily revised standards is dangerous enough. But in an era where the regulated are already intent about controlling the regulator, one can be sure that these standards will be below existing regulatory requirements, all in the name of deregulation and international competitiveness!

If this is indeed the intent lying behind NTARC's call for a "continuous review of the relative responsibilities of government agencies and private operators", one can only envisage further declines in Canadian aviation safety under airline deregulation and Transport Canada's plan for a "renewed" regulatory structure.

Conclusion and Recommendations

Throughout our presentation, we have attempted to show how NTARC's analysis of airline deregulation is flawed and incomplete, whether it be about the industry's structure and its future; airline worker employment, earnings and labour relations; passenger fares and community service; and aviation safety. As a result, NTARC's recommendations, particularly recommendations 2, 16, 17, 19 and 40, do not serve as a useful guide for the development of future Canadian transportation policy.

A March 15, 1993 editorial from the Montreal Gazette summarized NTARC's failings in this way:

"Transportation is understood, everywhere on Earth, to be a strategic industry. It cannot reflect market forces alone. (Indeed, if Canada decided to base everything on market forces, the most efficient policy would be to close down the country and move everyone south of the border.) The great challenge of public policy in this huge, under-populated land has always been to serve the public interest without distorting market forces to a damaging extent, and without bankrupting the taxpayers. The challenge is renewed in each generation, each time in the context of new circumstances. It is too bad that this report is not more helpful in that great task."

On the basis of the analysis contained in our submission, we make the following recommendations:

- i) SCOT must recognize that NTARC's research and analysis concerning airline deregulation and transportation policy is suspect in many key areas. As a result, SCOT through its own work must develop an accurate analysis of the impacts and consequences of airline deregulation in Canada.
- ii) SCOT must specifically reject NTARC's recommendations 2, 16, 17, 19 and 40 as the basis of future Canadian air transportation.

- iii) SCOT must set in motion the process for smart regulation of our airline industry, in line with the labour movement's original 1987 proposal to SCOT.
- iv) Given the negative consequences of Transport Canada's Regulatory Renewal Project, SCOT must call Transport Deputy Minister Huguette Labelle, Assistant Deputy Minister (Aviation) David Wightman and Director-General Aviation Regulation Don Spruston, the chief architects of this policy, before it to discuss how the new emphasis on voluntary compliance and industry self-policing will impact on aviation safety under deregulation.

APPENDICE «TRPT-1»

(TRADUCTION)

MYTHE ET RÉALITÉ

*La vérité au sujet de la CELTN
et de la déréglementation du transport aérien au Canada*

Mémoire remis au
Comité permanent des transports
par la
Division du transport aérien
du Syndicat canadien de la fonction publique

Le 6 mai 1993

TABLE DES MATIÈRES

Résumé

Introduction

Structure et avenir du secteur du transport aérien

L'emploi, la rémunération et les relations ouvrières

Tarifs du transport des passagers et service aux collectivités

- a) Répercussion sur les tarifs du transport de passager
- b) L'incidence sur le service aérien aux collectivités

La déréglementation et la sécurité aérienne

Conclusion et recommandations

Résumé

La Division du transport aérien du syndicat canadien de la fonction publique représente environ 9 000 agents de bord et autres travailleurs du transport aérien employés par la grande majorité des transporteurs aériens au Canada.

Les travaux de la CELTN comporte d'importantes lacunes puisqu'il se fondent sur une analyse passablement restreinte qui provient presque exclusivement des travaux de l'Office national des transports. Par conséquent, la CELTN a tiré des conclusions erronées fondées sur des renseignements partiels, incomplets et biaisés qui n'ont que peu de rapport avec la réalité. Les recommandations de la Commission ne constituent qu'une apologie à peine déguisée de la politique de déréglementation du gouvernement actuel et ne permettent pas d'orienter de façon constructive l'évolution future de la politique canadienne en matière de transport.

L'analyse que fait la CELTN de la structure duopolistique actuelle du secteur canadien du transport aérien déréglementé et de ses piètres résultats financiers est insatisfaisante. La Commission n'a pas tenu compte à cet égard des conseils de ses principaux collaborateurs et elle n'a pas accordé l'importance voulue à la tendance naturelle du secteur des transports aériens d'évoluer vers une structure oligopolistique. Or, ce genre de structure ne favorise pas la concurrence à long terme, il a plutôt pour effet de la réduire. Par conséquent, l'intégration des systèmes de transports aériens du Canada et des États-Unis que propose la CELTN ne rétablirait

pas la concurrence sur le marché canadien. Pire, elle déboucherait sur un monopole américain non réglementé.

Il est pourtant possible pour l'État d'élaborer une politique et de prendre des mesures qui soient valables. Le programme de réglementation intelligente du syndicat figure dans le tableau 16 de notre mémoire de juin 1992 à la CELTN à la page 57.

L'étude faite par la CELTN de l'emploi, de la rémunération et des relations de travail des travailleurs du secteur du transport aérien est incomplète. En réalité, les agents de bord ont vu diminuer le nombre de leurs emplois et fléchir leurs salaires réels; de plus, la déréglementation a engendré une nouvelle catégorie d'employeurs qui bénéficient de l'appui plein et entier du gouvernement fédéral, comme l'illustre le cas de Nationair.

Introduction

La Division du transport aérien du syndicat canadien de la fonction publique apprécie l'occasion qui lui est donnée de comparaître devant le Comité permanent des transports aujourd'hui pour exposer ses points de vue sur le rapport final de la Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux (CELTN) qui s'intitule La concurrence dans les transports : Regard sur la politique et la législation.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) est le plus grand syndicat au Canada et il représente environ 410 000 travailleurs du secteur public, au sens large du terme. Par le truchement de sa division du transport aérien, le SCFP représente la vaste majorité des agents de bord au Canada, notamment ceux qui sont employés par les plus grands transporteurs (Air Canada et Canadien International); leurs transporteurs régionaux affiliés (Air Alliance, Air Nova, Air Ontario et Canadian Regional Airlines qui englobe Canadien partner, Inter-Canadien, et Time Air); les transporteurs régionaux indépendants comme City Express (en faillite) et First Air; et les exploitants de services nolisés comme Air Transat, Nationair (proche de la faillite) et Worldways (également en faillite). De plus, nous représentons le personnel au sol et le personnel des ventes canadiens des sociétés Iberia, Nationair, SABENA et Viasa.

Ainsi, la Division du transport aérien du SCFP représente environ 7 500 travailleurs actifs du secteur des transports aériens partout au Canada à l'heure actuelle. Nous représentons également 1 100 travailleurs qui ont été mis à pied chez Canadien International et Nationair.

Au fil des ans, la Division du transport aérien du SCFP est intervenue à diverses reprises dans l'intérêt de ses membres devant le Comité permanent de transport, notamment lors du premier débat sur la déréglementation du transport aérien qui a eu lieu en 1987, au sujet du dépistage de la consommation de drogue par les travailleurs du transport aérien et au sujet du Projet de loi C-5 qui accordait notamment au Ministre le pouvoir légal de réglementer les heures de vol et d'affectation des agents de bord. Nous avons également comparu l'été dernier devant la CELTN et nous déposons aujourd'hui devant votre comité, dans les deux langues officielles, le mémoire que nous avons déposé à ce moment-là devant la Commission.

À l'origine, le mandat de la CELTN, prévu à l'article 266 de la Loi sur les transports nationaux de 1987, consistait à mener un examen exhaustif de l'application et des effets de la principale mesure législative visant la déréglementation du secteur des transports au Canada. Il y avait là l'occasion d'une évaluation critique des répercussions de la nouvelle politique sur les expéditeurs, les passagers et les transporteurs après cinq ans de déréglementation, notamment dans le secteur du transport aérien au Canada, et d'orienter de façon constructive la politique pour l'avenir.

Malheureusement, le rapport final de la CELTN ne correspond à aucun des objectifs susmentionnés. Le rapport comporte de sérieuses lacunes étant donné qu'il s'appuie sur l'analyse restreinte tirée presque exclusivement des travaux de l'Office national des transports dans le cas du mode du transport aérien, analyse dont nous avons déjà fait la critique dans notre mémoire de juin 1992 à la CELTN, que nous vous fournissons également aujourd'hui. La

Commission a refusé de tenir compte de nos critiques des examens annuels de la LTN et des rapports des membres de son personnel. Par conséquent, elle a tiré des conclusions erronées fondées sur des renseignements partiels, incomplets et biaisés qui ont peu à voir avec la réalité. Ainsi, bon nombre des recommandations de la Commission sont superficielles et constituent une apologie à peine voilée de la politique du gouvernement actuel en matière de déréglementation et non pas un instrument d'orientation utile pour l'élaboration de la politique canadienne de l'avenir en matière de transport.

Compte tenu de l'importance de nos effectifs dans le secteur du transport aérien, nous allons limiter nos commentaires au sujet de la CELTN aux effets de la déréglementation du transport aérien et, notamment aux recommandations 2 (visant l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux du Niveau I), 16 (visant l'augmentation de la propriété étrangère), 17 (visant les licences de cabotage et le droit d'implantation des transporteurs étrangers), 19 (visant les négociations «ciels ouverts» avec les États-Unis) et 40 (visant les modifications à l'article 3 de la LTN), entre autres.

Nos commentaires, avec renvois à notre premier mémoire à la CELTN sont organisés de la façon suivante :

- i) La structure actuelle du secteur des transports aériens en régime de déréglementation et son avenir à la lumière des recommandations de la CELTN.

- ii) Les répercussions de la déréglementation sur l'emploi, la rémunération et les relations de travail des travailleurs du secteur des transports aériens.
- iii) Les tarifs du transport des passagers et les services aux localités en régime de déréglementation du transport aérien.
- iv) Les répercussions de la déréglementation du transport aérien sur la sécurité aérienne.

Après notre analyse de chacun de ces aspects, nous allons proposer certaines recommandations au Comité permanent dans le cadre de notre conclusion.

Structure et avenir du secteur du transport aérien

Selon la CELTN, la déréglementation du transport aérien a «révolutionné le marché du transport aérien à un point tel que «le mode aérien est le mode qui a connu le plus de turbulences» depuis 1984 (I, p. 72)¹. Cette turbulence est tellement grave que, dès «1992, les deux grandes compagnies font face à de très graves difficultés financières» (I, p. 73) et que «l'avenir des services aériens au Canada est, pour l'heure, incertain» (I, p. 130).

En termes de structure sectorielle, la déréglementation du transport aérien correspond à une concentration accrue des transporteurs aériens réguliers au Canada, un résultat que ne prévoyait pas Transports Canada en 1987. Puisque certaines lignes régulières indépendantes ont fermé leurs portes, «en 1991, le Canada présentait un duopole caractérisé par des services remarquablement similaires et des horaires quasiment calqués l'un sur l'autre. De plus, «Air Canada et Canadien International ont été exposés à peu de concurrence dans le domaine des services réguliers de grandes lignes» (II, p. 76), surtout depuis que Nationair connaît des difficultés. Ainsi, en structure duopolistique, le secteur est confronté à une «surcapacité très grave» (I, p. 79) et à «des défauts d'efficacités sous forme de capacité excédentaire et de prix plus élevés pour les voyages intérieurs» (I, p. 130).

¹Pour faciliter les renvois, les citations tirées du document intitulé La concurrence dans les transports de la CELTN seront données dans le corps du texte selon le numéro du volume (soit I ou II) et le numéro de page.

La progression du secteur vers le duopole ne constitue pas véritablement un problème, selon la CELTN. En se fondant sur l'analyse erronée de l'Office national des transports (ce que nous avons d'ailleurs critiqué assez longuement dans notre premier mémoire à la CELTN, notamment aux pages 7 et 8), la Commission d'examen en arrive à la conclusion que «ce duopole a produit une amélioration par rapport au contexte réglementé étant donné qu'avant la déréglementation il arrivait souvent qu'un transporteur occupât une situation dominante même sur les lignes où il y avait manifestement concurrence» (II, p. 24). Aussi incroyable que cela puisse paraître, la CELTN n'a pas du tout tenu compte de notre commentaire selon lequel nous sommes passés d'une situation de monopoles réglementés à une ère de duopoles non réglementés sans interdiction gouvernementale visant les pratiques de tarification monopolistique, ce dont les transporteurs ont d'ailleurs profité pleinement en augmentant leurs tarifs à un taux plus élevé que celui de l'inflation, plus élevé que celui qui a caractérisé les années antérieures à 1987 (Mémoire, p. 30)²

Pour ce qui est de son diagnostic des problèmes que confronte le secteur du transport aérien, la Commission constate que les causes de la crise actuelle sont tout autres que la déréglementation du secteur. La CELTN attribue plutôt les difficultés actuelles des transporteurs aériens du Canada essentiellement à la «récession mondiale» (I, p. 61); au fait que les compagnies aériennes étaient «déjà sous-capitalisées à l'amorce de la RRE» (II, p. 85); et à de

²Pour faciliter les renvois, les citations tirées de notre mémoire de juin 1992 à la CELTN seront intégrées directement au texte, avec le numéro de page.

mauvaises décisions de gestion prises dans le cadre d'un marché nouvellement déréglementé qui ont débouché sur un endettement excessif (I, p. 77 et II, p. 74).

Par conséquent, pour la Commission d'examen, le «remède» est fort simple. Puisque le secteur des transports est à la disposition du reste de l'économie et ne peut «être mis à l'abri des pressions concurrentielles intérieures et internationales sans payer un prix très élevé dans d'autres secteurs de notre économie» (I, p. 6), nous devons ouvrir le secteur encore davantage et assumer les conséquences (I, p. 89). Tout en faisant allusion au passage à un modèle de type «Investissements Canada» pour l'évaluation de l'investissement étranger dans le secteur de l'aviation au Canada (I, p. 89), sans aller jusqu'à en faire une recommandation, la CELTN appuie une démarche axée sur la concurrence et fondée sur une stratégie de type «Aller vers l'échec sans entraves» face à la nouvelle concurrence des services nolisés et des transporteurs étrangers sur des routes régulières au Canada. Cette concurrence doit résulter du fait ramener à 51 p. 100 le pourcentage de propriété étrangère (recommandation numéro 16); du droit pour les transporteurs étrangers au cabotage et à l'implantation au Canada en cas de monopole du transporteur primaire (recommandation numéro 17); et de «la libéralisation des arrangements bilatéraux... entre le Canada et les États-Unis» (recommandation numéro 19).

On ne peut évaluer les perspectives à une réussite de l'orientation que recommande la CELTN qu'en étudiant les hypothèses de base qui la sous-tendent. Les hypothèses de la Commission sont les mêmes que celles de ceux qui préconisaient la déréglementation du transport aérien aux États-Unis en 1978 et celle du transport aérien au Canada entre 1984 et

1987 : à savoir que le secteur de transport aérien constitue un marché tout à fait disputable; que tout nouvel arrivant (ou nouvel arrivant potentiel) limitera la puissance commerciale des intervenants établis; que les économies d'échelle n'existent pas; que la taille ne confère pas un avantage aux transporteurs; et que les intervenants n'adopteront pas de pratiques d'éviction et de stratégies de limitation d'accès au secteur. Quel que soit le mérite de cette théorie économique, elle ne correspond pas à la réalité du secteur du transport aérien. Selon un document de travail préparé pour le compte la Commission royale sur le transport de voyageurs au Canada qui a siégé récemment, Acheson et McFetridge arrivaient à la conclusion suivante :

«Dans le contexte de la salle de cours, le secteur du transport aérien devient l'archétype du secteur parfaitement disputable. L'hypothèse ne se confirme cependant pas dans la réalité.»³

Tout le monde, sauf les cinq commissaires de la CELTN, connaît bien les obstacles à l'entrée dans le secteur du transport aérien : la réputation du transporteur et son image de marque; la maîtrise des réseaux en étoile ainsi que des créneaux, des portes et des installations auxiliaires des aéroports; les programmes pour grands voyageurs; la maîtrise des lignes d'apport; les systèmes de réservation informatisés; les économies d'échelle; les commissions sur le chiffre de ventes offertes aux agents de voyages; et les prix d'éviction. La Commission d'examen ne trouve rien de mieux à cet égard que de citer un certain nombre d'études d'experts-conseils

³Keith Acheson et Don McFetridge, «Contrôler les forces du marché dans le secteur prétendument faible du transport aérien au Canada», juin 1991, Rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 3, page 760.

auxquelles elle a confié la tâche d'étudier «l'idée que la déréglementation économique risque de ne pas suffire, en soi, pour ouvrir la porte à la concurrence» (II, p. 197).

Aussi étrange que cela puisse paraître, la CELTN n'a pas tenu compte d'une source pourtant beaucoup plus pertinente à cet égard, à savoir le document de travail sur le service aérien dans le Sud préparé par le professeur Konrad Studnicki-Gizbert, le coordonnateur de la recherche sur le secteur de l'aviation de la Commission.⁴ Tout en reconnaissant l'importance de certains facteurs comme la récession, la capitalisation insuffisante, le manque d'expérience et la mauvaise gestion et leurs répercussions sur la rentabilité, Studnicki-Gizbert conclut de son analyse que le secteur du transport aérien tend naturellement à évoluer vers une structure d'oligopole dont le comportement tranche nettement avec le modèle de la concurrence parfaite :

«Il semble clair que la structure dominante du secteur des transporteurs aériens réguliers soit l'oligopole ou la concurrence du petit nombre, avec comme cas limites le duopole et la domination du marché par un seul grand transporteur. Il est faux de prétendre que le petit nombre des entités en concurrence n'a pas d'importance, ou qu'un secteur caractérisé par l'oligopole aura un comportement qui correspond à la concurrence «parfaite» ou «fonctionnelle», (Document de travail, p. 11)

La concurrence oligopolistique dans le secteur des transports est caractérisée par divers stades distincts, notamment une concurrence duopolistique très dure (qui peut entraîner la

⁴Assez curieusement, on ne reconnaît pas officiellement ce rôle au professeur Studnicki-Gizbert dans l'énumération des membres du personnel de la Commission que contient le volume I; il est tout simplement cité comme expert-conseil. Par contre, il ressort clairement de la page couverture de son document de travail du 4 septembre 1992 que M. Studnicki-Gizbert est le coordonnateur de la recherche sur le secteur de l'aviation de la CELTN.

déroute financière et l'élimination d'un concurrent plus faible); l'émergence d'entreprises dominantes; et «l'oligopole stable», caractérisé par une concurrence restreinte et la maîtrise des prix. Dans de telles conditions, le fait de déréglementer davantage un secteur où se manifestent des tendances oligopolistiques risque de réduire la concurrence à long terme :

«Si on accepte ce principe, il faut se demander dans quelle mesure le marché de l'aviation peut correspondre à une situation de «concurrence fonctionnelle». Il semblerait que tel n'est pas le cas. Dans un segment important du marché des lignes régulières, il semble que la «forme naturelle» soit l'oligopole ou la prépondérance d'un seul grand transporteur. Même avec des hypothèses optimistes pour l'avenir, l'évolution la plus vraisemblable semble être celle d'un renforcement de la position d'un petit nombre de transporteurs dominants et, vraisemblablement, la constitution d'un «cartel implicite», ce qui limiterait encore davantage la concurrence réelle.» (Document de travail, p. 133).

Il semble qu'une telle limitation de la concurrence réelle soit déjà nettement amorcée au Canada. Selon l'analyse de régression des tarifs présentée comme document d'appui aux travaux de la Commission royale sur le transport de voyageurs au Canada, la concurrence visant les routes au Canada «n'a pas d'effet statistiquement significatif sur les tarifs». D'où la possibilité de cartellisation du secteur du transport aérien au Canada.⁵

Ces tendances oligopolistiques existent également à l'échelle internationale dans le secteur de l'aviation. On prévoit qu'un petit nombre de méga-transporteurs aériens vont progressivement affirmer leur prépondérance. Si la tendance s'avère, la stratégie de la CELTN

⁵Steven Morrison, «Déréglementation et concurrence dans l'industrie du transport aérien au Canada», mars 1992, Rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 4, pages 1172-1173.

qui consiste à ouvrir toutes grandes les portes du secteur du transport aérien au Canada viendra réduire encore davantage la concurrence. Selon Studnicki-Gizbert :

«Si ce pronostic est exact, les conclusions - dont on n'envisage pas nécessairement toute l'ampleur - sont fort troublantes. Les nouvelles réalités qui s'annoncent laissent prévoir une forte diminution de la concurrence. À long terme, elles laissent également prévoir comme pratiquement inévitable une cartellisation explicite ou, plus vraisemblablement, implicite du secteur. Tout compte fait, la nouvelle structure du secteur serait alors nettement moins concurrentielle que celle qui existait auparavant dans un contexte de réglementation.» (Document de travail, p. 108)

Dans cette perspective, l'intégration des systèmes canadien et américain de transports aériens que propose la CELTN ne rétablirait pas la concurrence sur le marché canadien. Tout d'abord, comme nous l'avons déjà signalé à la Commission, une telle entente de type «Cielles ouverts» avec les États-Unis aurait pour effet de ravalier les deux grands transporteurs canadiens au rang de transporteurs d'apport secondaires liés à des réseaux dominés par les transporteurs américains (Mémoire, p. 9-11). Deuxièmement, comme nous l'avons constaté au moment de la déréglementation intérieure dans les deux pays, le système déréglementé réduit le service sans escale pour les villes de petite et de moyenne taille. Dans de telles circonstances, la déréglementation à l'échelle nord-américaine ravalera les villes canadiennes de taille moyenne au rang des villes nord-américaines de petite taille qui correspondent aux pointes des étoiles des réseaux étatsuniens à mesure que le trafic sera dirigé de plus en plus vers le sud de la frontière. Aussi étonnant que cela puisse paraître, une entente de type «Cielles ouverts» aura vraisemblablement pour effet de réduire l'importance du service sans escale dont jouissent

actuellement bon nombre de localités de petite et de moyenne taille au Canada et même des destinations aux États-Unis!

En proposant dans ses recommandations une brochette de solutions qui visent à ouvrir le secteur canadien du transport aérien à une plus grande concurrence, la Commission d'examen aura, en fin de compte, entraîné une baisse progressive du service de transport aérien pour les expéditeurs et les passagers canadiens. La situation actuelle de duopole non réglementé n'est pas très avantageuse pour les consommateurs canadiens. Un monopole américain non réglementé serait encore pire. Selon les recommandations que préconise la CELTN pour l'avenir, le secteur du transport aérien risque de ressembler beaucoup au secteur du transport maritime du Canada, un secteur qui dépend largement d'une évolution sur laquelle le Canada n'a aucune prise, qui ne dispose d'aucune flotte marchande internationale domiciliée au Canada et dont la flotte intérieure des Grands Lacs est en déclin.

Cela ne veut pas dire que la politique et l'initiative de l'État n'ont pas leur place, lorsqu'elles sont bien fondées. Cependant, la CELTN s'oppose énergiquement à toute initiative publique en matière de politique et craint que «le retour à un système interventionniste ne paralyse les forces économiques positives et ne ralentisse le progrès du Canada» (I, p. 18). Selon l'évaluation que fait la Commission d'examen, il n'y aurait même pas lieu, par exemple, de réglementer pour éviter une concurrence destructrice découlant de la surcapacité sur le marché canadien du transport aérien. Il faudrait plutôt abandonner tout simplement l'ensemble du secteur aux Américains. Cela ne tient tout simplement pas debout.

L'été dernier, nous avons présenté à la CELTN un programme de réglementation intelligente, qui est décrit notre tableau 16 (Mémoire, p. 57). Or, la Commission n'en n'a tenu compte d'aucune façon dans son rapport final. Nous soumettons à l'attention du Comité permanent des transports notre programme de re-réglementation. Il est tout aussi pertinent aujourd'hui qu'il l'était au moment où nous vous l'avons présenté à l'origine, en 1987.

L'emploi, la rémunération et les relations ouvrières

Il existe un autre domaine important où la CELTN n'a pas tenu compte des données disponibles. C'est celui de l'emploi, de la rémunération et des relations ouvrières dans le secteur du transport aérien au Canada.

Les auteurs de diverses études sur la déréglementation du transport aérien aux États-Unis ont soutenu qu'elle était dirigée contre le monde ouvrier, qu'elle visait à s'attaquer aux salaires relativement élevés et aux conditions de travail relativement avantageuses des travailleurs du secteur.⁶ Il s'agissait de transférer les rentes économiques des travailleurs et des investisseurs du transport aérien aux consommateurs, sous forme de services et de tarifs avantageux. Toutefois, selon l'analyse de la CELTN, il ne semble pas que cela se soit produit au Canada.

Selon un expert-conseil embauché par la Commission : «Il est impossible d'isoler une incidence certaine de la déréglementation sur l'industrie du transport en examinant les tendances de l'emploi et des salaires» (II, p. 173). Les chercheurs de la Commission elle-même présentent des résultats plus définitifs : ils arrivent à la conclusion que «le niveau d'emploi total, en avril-juin 1992, était peut-être de 7 p. 100 supérieur à celui de 1981», tandis que «les salaires réels dans le transport aérien ont diminué d'environ 6 p. 100 entre 1981 et avril-juin 1992» (II, p. 77-78). (La raison pour laquelle l'année 1981 a été choisie comme point de départ, plutôt

⁶Ron Hirshhorn, «Les effets de la déréglementation du transport aérien aux États-Unis : tour d'horizon», décembre 1990, Rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, volume 4, pages 1177-1179; 1200.

que les années 1983 et 1987 qui sont choisies habituellement, n'est pas connue.) Les travailleurs du secteur du transport aérien continuent d'être relativement bien rémunérés d'après la CELTN, si l'on tient compte de leurs gains hebdomadaires moyens. Enfin, «sur le plan des arrêts de travail, l'industrie des transports a été caractérisée par une paix relative de 1985 à 1991» (II, p. 172) et «les relations de travail se sont en fait améliorées dans certains cas, dans le secteur des transports, le patronat et les syndicats s'étant rendu compte qu'ils partageaient souvent les mêmes objectifs» (II, p. 173).

Dans la réalité cependant, les répercussions de la déréglementation du secteur du transport aérien au Canada sur les agents de bord et les autres travailleurs du secteur sont loin de correspondre aux tableaux rassurant que brossent les membres de la Commission.

D'après Studnicki-Gizbert, coordonnateur de la recherche sur l'aviation pour la Commission :

«On avait prédit que la déréglementation aurait notamment pour effet de faire diminuer le pouvoir des syndicats et de permettre à la direction de résister davantage aux augmentations de salaires, tout en exerçant une pression à la baisse sur l'emploi. L'expérience a montré que la prévision était valable. On aurait également pu s'attendre à une augmentation des conflits de travail. Pourtant, entre 1985 et 1988, il y a eu une forte baisse du nombre de grèves et de lockouts aussi bien que du nombre de travailleurs y ayant participé.» (Document de travail, p. 58; le souligné est de nous)

Dans le mémoire que nous avons soumis à la CELTN, nous faisons valoir que le niveau d'emploi des agents de bord des grands transporteurs en 1991 était inférieur de 19,3 p. 100 au

niveau maximum d'emploi de 1989 (Mémoire, p. 13 et 19). Également, comme le souligne sombrement l'un des experts-conseils de la Commission : « Cette tendance à la baisse de l'emploi se maintiendra vraisemblablement, l'industrie devant poursuivre sa rationalisation en vue de remédier à la surcapacité actuelle » (II, p. 171).

Pour ce qui est de la rémunération, le revenu réel des agents de bord en 1991 était inférieur de 13,4 p. 100 à celui de 1983 et de 6,1 p. 100 à celui de 1987 (Mémoire, p. 15 et 22). De plus, du fait que la Commission d'examen ne se penche que sur les salaires moyens du secteur, elle ne tient pas du tout compte du phénomène de dualité salariale selon lequel les salaires mensuels des agents de bord des transporteurs régionaux nouvellement organisés ne correspondent qu'à 40 p. 100 environ de ceux de leurs homologues d'Air Canada et de Canadien International.

Enfin, la Commission n'a pas du tout tenu compte de l'émergence d'une nouvelle race d'employeurs à la faveur de la déréglementation du transport aérien (Mémoire, p. 15-18). On évalue à 17 millions de dollars la somme dépensée par Nationair pour combattre ses agents de bord durant son lockout de 15 mois, soit environ le cinquième de ce que la compagnie en faillite doit à ses créanciers. Fait assez incroyable, le gouvernement fédéral a financé Nationair durant son lockout en ne percevant pas au moins 7 millions de dollars en droits et taxes exigibles. La Commission n'a nullement tenu compte de ces aspects dans son analyse.

Tarifs du transport des passagers et desserte des localités

Même si la CELTN a été en mesure de brouiller son analyse des répercussions de la déréglementation sur l'emploi, la rémunération et les relations de travail dans le secteur du transport aérien, ne serait-ce que parce que les syndicats ne constituaient supposément qu'un groupe d'intérêt protégé qui tirait parti de la réglementation (I, p. 5), elle a eu beaucoup plus de difficulté à traiter de ceux qui devaient bénéficier de la déréglementation du transport aérien.

Les consommateurs et les expéditeurs constituent la raison d'être de la déréglementation du transport aérien, tout au moins selon le gouvernement actuel. Cela dit, il n'est pas concevable de ne pas tenir compte des effets de la réglementation sur les tarifs du transport des passagers et la desserte des localités ou de ne le faire que d'une façon superficielle. Malheureusement, pour la Commission tout au moins, de nombreux faits permettent de conclure que la déréglementation du secteur du transport aérien au Canada a eu des effets contradictoires : tandis que les travailleurs du secteur voyaient fléchir leurs effectifs et leurs revenus réels, les consommateurs n'en tiraient pas les avantages escomptés en terme de tarifs réduits ou de meilleure desserte pour l'ensemble des localités.

a) **Répercussions sur les tarifs du transport de passagers**

Comme point de départ, la Commission d'examen s'efforce dans divers passages de son rapport de faire valoir la thèse selon laquelle «du point de vue des consommateurs, la réforme réglementaire est, de façon générale, une réussite» (I, p. 73).

Pour ce qui est des tarifs aériens, la CELTN s'efforce de décrire les résultats pour le Canada en les comparant à ceux des États-Unis : «... les consommateurs canadiens n'ont pas bénéficié de réductions aussi spectaculaires des tarifs aériens que celles enregistrées aux États-Unis» (I, p. 20) et «au Canada les réductions ont été moins spectaculaires» (I, p. 40). Le lecteur peu attentif risque fort de conclure de ces divers passages que les tarifs du transport aérien de passagers ont connu tout au moins une certaine baisse au Canada.

Cependant, en dépit de tout ce que peut laisser entendre la CELTN, il est largement évident, quel que soit l'étalon de mesure, que le prix des billets d'avion a très fortement augmenté au Canada et que ce n'est pas le contraire qui est vrai. De plus, comme il convient dans le cadre d'un oligopole non réglementé, cette tendance à la hausse était déjà bien amorcée avant le début de la récession et de la Guerre du Golfe persique de 1990-1991. Dans des passages successifs d'ailleurs, la Commission modifie nettement son analyse des tarifs par rapport à ses premières déclarations sur le sujet :

- i) «la déréglementation n'a produit... aucune diminution des tarifs aériens sur les lignes intérieures» (II, p. 28).

- ii) «... les prix des vols intérieurs ont augmenté depuis 1988» (I, p. 129).
- iii) «les tarifs aériens intérieurs ont connu une augmentation significative en termes réels depuis 1988...» (I, p. 63).
- iv) «La déréglementation n'a produit en termes réels aucune diminution des tarifs aériens sur les lignes intérieures; entre 1988 et 1990, les tarifs en classe économique comme les tarifs réduits ont augmenté notablement en termes réels, et cette augmentation se poursuivra vraisemblablement en 1991» (II, p. 26).
- v) «Depuis 1988, l'indice des tarifs aériens (intérieurs) a augmenté de façon plus marquée en termes réels, soit 11 p. 100 de plus que le taux d'inflation» (II, p. 27).

L'argument qu'invoque habituellement l'ONT, soit celui de «la multiplication des tarifs réduits» (II, p. 25) ne peut être corroboré par la Commission. Comme elle le constate en effet dans son rapport final, «l'utilisation des tarifs réduits a surtout augmenté entre 1983 et 1987, et elle semble s'être stabilisée entre 1987 et 1988» (II, p. 25). En réalité, «la réduction moyenne ainsi offerte en 1991 équivalait à 30 p. 100 du tarif régulier en classe économique, mais elle a diminué après avoir culminé en 1987 et en 1988» (II, p. 26). Dans ce contexte, les gagnants sont les voyageurs «discrétionnaires» qui prennent l'avion pour leurs vacances ou pour des raisons d'ordre personnel et les «perdants» sont les gens d'affaires, surtout pour les courts trajets, ainsi que ceux qui voyagent aux tarifs réguliers...»⁷

⁷Konrad Studnicki-Gizbert, «Modal Report on the Air Industry», 4 septembre 1992, document de travail préparé pour la CELTN, p. 75.

Cette analyse des augmentations considérables des tarifs aériens sous le régime de la déréglementation du transport aérien au Canada est en grande partie reprise dans notre mémoire présenté à la CELTN (Mémoire, p. 29-30 et 33-36).

Depuis ce temps, nous avons mis la main sur d'autres données concernant l'évolution des tarifs aériens au Canada. On trouvera aux tableaux 1 et 2, tirés du mémoire des lignes aériennes Canadien International à la CELTN, des données sur les tarifs pour des routes typiques long-courrier (Toronto-Vancouver) et court-courrier (Toronto-Sudbury). Dans les deux cas, l'écart entre le plein tarif et le tarif «B» a diminué considérablement, tandis que pour le tarif «H/V», l'écart est demeuré à peu près le même. Globalement, ces données sur les tarifs confirment l'assertion initiale du syndicat, à savoir que «le rabais obtenu ne constitue pas une aubaine quand il est calculé à partir d'un prix de départ excessif» (Mémoire, p. 30).

Enfin, un document de recherche réalisé pour la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada offre une conclusion dérangeante (quoique provisoire) qui remet en question l'une des raisons centrales sur laquelle on s'appuyait au départ pour instaurer la déréglementation du secteur aérien au Canada, à savoir qu'il a fallu abaisser les tarifs aériens au Canada, au moyen de la déréglementation, afin d'empêcher l'hémorragie des voyageurs vers des itinéraires moins coûteux passant par les États-Unis. D'après Steven Morrison, la déréglementation du transport aérien au Canada a eu en fait le résultat contraire : «... les tarifs au Canada étaient inférieurs de près de 25 p. 100 aux tarifs américains au quatrième trimestre de 1983. Au quatrième trimestre de 1990, ils étaient environ 7 p. 100 plus élevés que les tarifs

américains».⁸ Si tel est bien le cas, notre secteur du transport aérien déréglementé, à tendance oligopolistique, a non seulement failli à la tâche de venir en aide aux consommateurs, mais il a mis en péril sa propre survie advenant l'instauration d'un régime quelconque d'ouverture du secteur aérien entre le Canada et les États-Unis.

⁸Morrison, op. cit., p. 1161.

TABLEAU 1
TARIFS DES LIGNES AÉRIENNES CANADIEN
POUR TORONTO-VANCOUVER

	<u>TARIF «J»</u>		<u>TARIF «Y»</u>	<u>TARIF «B»</u>		<u>TARIF «H/V»</u>	
	<u>Dollar</u>	<u>Prime (%)</u>		<u>Dollar</u>	<u>Rabais (%)</u>	<u>Dollar</u>	<u>Rabais (%)</u>
1986	938	+5	890	556	-38	438	-51
1987	1 028	+6	970	631	-35	425	-56
1988	1 116	+10	1 014	659	-35	388	-62
1989	1 290	+14	1 128	677	-40	441	-61
1990	1 325	+12	1 184	948	-20	487	-59
1991	1 530	+12	1 366	1 059	-22	555	-59
1992	1 530	+12	1 366	1 100	-19	541	-60
Change- ment en % 1986-92	49 %		53 %	98 %		24 %	

Source : Mémoire des lignes aériennes Canadien International à la CELTN, le 30 juin 1992, annexe B.

TABLEAU 2**TARIFS DES LIGNES AÉRIENNES CANADIEN
POUR TORONTO-SUDBURY**

	<u>TARIF</u> <u>«Y»</u>	<u>TARIF «B»</u>		<u>TARIF «H/V»</u>	
		<u>Dollar</u>	<u>Rabais</u> (%)	<u>Dollar</u>	<u>Rabais</u> (%)
1986	218	137	-37	n.d.	n.d.
1987	236	158	-33	110	-53
1988	254	178	-30	116	-54
1989	272	212	-22	143	-47
1990	290	246	-15	150	-48
1991	332	271	-18	171	-48
1992	332	272	-18	183	-45
Change- ment en % 1986-92	41 %	99 %		66 %	

Source : Mémoire des lignes aériennes Canadien International à la CELTN, le 30 juin 1992, annexe B.

b) L'incidence sur le service aérien aux collectivités

L'alinéa 266(3)(e) de la Loi sur les transports nationaux de 1987, qui établit le mandat de la Commission d'examen de la LTN dans ce domaine, prévoit que la Commission d'examen doit se pencher sur «l'effet de la présente loi sur le service aérien dans les diverses régions du Canada et notamment sur les trajets à faible trafic». Encore une fois, la Commission d'examen n'a pas mené cette tâche à bien de façon réfléchie et approfondie. Au lieu de cela, la Commission a fondé son analyse exclusivement sur les données incomplètes et unilatérales de l'Office national des transports et a refusé d'accepter les suggestions du syndicat visant à remédier à cette lacune et à rendre l'analyse plus rigoureuse. Le résultat est que les travaux de la CELTN sur le service aérien aux collectivités sont trompeurs et ne répondent pas aux exigences de la loi.

Par exemple, en se fondant sur les divers rapports de l'Office national des transports, la Commission fait banalement observer qu'il y a «multiplication des vols réguliers sillonnant l'espace aérien des différentes régions du pays» et que «le nombre de vols réguliers dans toutes les régions du Canada a sensiblement augmenté comparativement à la période préréforme» (I, p. 37). Au lieu d'analyser les diverses répercussions que la croissance économique, la croissance démographique et la déréglementation ont pu avoir sur cette augmentation de la demande des services aériens, comme le lui demandait le syndicat (Mémoire, p. 27), la CELTN saute aux conclusions et affirme péremptoirement que «la déréglementation du transport aérien a amélioré le niveau des services assurés par les compagnies aériennes canadiennes» (II, p. 22).

L'absurdité de cette conclusion, fondée uniquement sur un examen superficiel de l'augmentation des services, devient évidente quand on remarque pour la période allant de 1971 à 1981 une croissance beaucoup plus forte de 131 p. 100 des kilomètres-passagers payants pour le trafic régulier. On aurait tort de conclure que cette croissance du trafic était entièrement attribuable à la réglementation; de même, il est tout aussi erroné d'expliquer entièrement la croissance du trafic depuis 1984 par l'effet miraculeux de la déréglementation.

Il est vrai que la déréglementation du secteur aérien a entraîné d'importants changements dans la fréquence et le type de services offerts en particulier aux petites localités. Il faut toutefois observer ces changements en tenant compte de la réduction du nombre de vols directs sans escale entre les grandes villes, ce que l'Office national des transports n'a pas fait. Nous avions demandé à la CELTN de remédier à cette lacune (Mémoire, p. 27). Force nous est de constater, chose incroyable, que la CELTN n'a pas fait cette comparaison de façon systématique. Au lieu de cela, en se fondant sur les résultats d'une recherche effectuée par des contractuels sur dix «petites localités du sud», d'ailleurs non précisées, la CELTN aboutit à la conclusion générale que «les petites localités ont considérablement bénéficié d'une meilleure fréquence de desserte» à la suite de la déréglementation (I, p. 20), bien que le syndicat ait prouvé le contraire à l'égard de plusieurs villes de l'Ontario (Mémoire, p. 28-29 et tableau 9, p. 31-32).

Au sujet des services de fret aérien dans les petites localités, question qui a fait couler beaucoup d'encre pendant le débat de 1987 sur la déréglementation, la CELTN est bien forcée de reconnaître l'évidence, c'est-à-dire «une dégradation du service dans les petites localités qui

ne sont plus desservies par des appareils à réaction, la charge utile des petits avions désormais utilisés n'étant pas toujours suffisante pour répondre aux besoins des expéditeurs» (II, p. 22) et «la diminution de la capacité de fret aérien vers les petits centres, et tout particulièrement dans la région de l'Atlantique» (I, p. 33).

Enfin, la CELTN reconnaît également (mais sans faire de commentaires ni d'analyse approfondie) que beaucoup de voyageurs sont mécontents du service aérien depuis la déréglementation. En s'appuyant sur diverses enquêtes menées auprès des voyageurs, la CELTN conclut que «ceux qui voyagent pour affaires», qui constituent une clientèle d'habitues des services aériens, «estimaient que la qualité des services aériens s'était détériorée» depuis la déréglementation du transport aérien (II, p. 29). La Commission d'examen ne s'attarde pas sur le pourquoi et le comment de cette détérioration et n'offre aucune solution pour y remédier, sinon de recommander simplement d'ajouter à l'infrastructure aéroportuaire afin de réduire la congestion.

La déréglementation et la sécurité aérienne

Depuis la déréglementation du secteur des lignes aériennes aux États-Unis, en 1978, le débat fait rage au sujet du lien entre la déréglementation et la sécurité dans le secteur de l'aviation. D'une part, les partisans de la déréglementation soutiennent qu'il n'y a pas nécessairement de lien entre les changements apportés aux règlements de nature économique qui régissent un mode de transport et le niveau de sécurité de ce mode. D'autre part, les critiques signalent les pressions économiques irrésistibles qui s'exercent sur les transporteurs aériens sous le régime de la déréglementation et qui amènent ces transporteurs à alléger les mesures de sécurité coûteuses qu'ils avaient préalablement mises en place, de manière à se rapprocher le plus possible du seuil de sécurité marginale en autant que l'organisme de surveillance le leur permet. À ce moment-là, la probabilité d'accident augmente en flèche.

Comme il était prévisible, la Commission d'examen a choisi le moyen le plus facile (mais pas nécessairement le plus sûr) de trancher ce débat. Son étude de la sécurité aérienne sous le régime de la déréglementation se limite à une simple compilation statistique du nombre d'accidents enregistrés sur une certaine période. En se fondant sur ces données statistiques, la CELTN demande à Transports Canada de prendre des mesures correctives pour réagir à «l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux du Niveau I» (I, p. 49 et recommandation 2), mais les auteurs du rapport n'en concluent pas moins que «rien n'indique une détérioration d'ensemble de la sécurité due à la déréglementation économique» (II, p. 185). La CELTN n'a pas non plus «trouvé la moindre indication probante

établissant que la sécurité aurait souffert de ce nouvel environnement» (I, p. 14). En fait, la Commission d'examen se déclare «incapable d'établir un lien de causalité entre réforme et diminution éventuelle de la sécurité aérienne» (I, p. 49).

Le principal argument invoqué pour étayer cette position est l'opinion de la CELTN selon laquelle la loi de 1987 instaurant la déréglementation «a généralement peu d'effet sur la sécurité publique» (I, p. 47) parce que, tout simplement, «la déréglementation économique ne s'est accompagnée d'aucune déréglementation des pratiques de sécurité» (II, p. 175). Selon la CELTN, c'est le contraire qui s'est produit : «suite aux mesures prises au moment de la déréglementation économique des transports en 1987, et peu après, les règlements régissant l'exploitation et la sécurité dans les différents modes de transport ont été renforcés et non assouplis» (II, p. 176).

Les nouvelles mesures de sécurité n'ont pas empêché l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden, en 1989, et l'écrasement d'un appareil de Nationair en Arabie Saoudite, en 1991. De plus, dans son rapport sur l'écrasement de Dryden, publié à l'issue d'une enquête de trois ans, le Juge Virgil Moshansky fait une observation qui contredit directement les conclusions de la Commission d'examen : «la réforme de la réglementation économique (la déréglementation), conjuguée à la réduction du déficit... a créé une synergie, qui à mon avis,

d'après les éléments de preuve recueillis par la Commission, a eu une incidence négative sur l'application efficace des normes de sécurité».⁹

Le syndicat a fait une analyse détaillée des travaux de la Commission d'enquête Moshansky et a porté le tout à l'attention de la CELTN, aux pages 48 à 54 de notre mémoire à la Commission. De notre analyse, il ressort quatre arguments fondamentaux concernant l'accident de Dryden et la sécurité aérienne au Canada suite à la déréglementation :

- i) L'accident de Dryden n'est pas le fruit du hasard; il a été rendu possible par une série de lacunes dans le régime de sécurité du transport aérien, aux niveaux des transporteurs, du secteur de l'aviation en général et de Transports Canada.
- ii) La déréglementation a changé le cadre dans lequel fonctionnent les transporteurs aériens. L'entrée de nouveaux transporteurs, ou l'entrée de transporteurs existants dans de nouveaux marchés, augmente la probabilité que des décisions soient prises par des cadres inexpérimentés et exige davantage de temps pour élaborer une «culture de la sécurité» au sein de chaque transporteur. La concurrence acharnée et les pressions économiques peuvent également forcer les transporteurs à négliger la sécurité au profit de considérations commerciales, par exemple pour respecter les heures de départs, etc.
- iii) Les règlements de Transports Canada sont inadéquats. Le Ministère est également sujet à des défaillances en matière de contrôle et de surveillance, surtout dans le sillage des compressions budgétaires opérées par le gouvernement fédéral.
- iv) À cause des pressions économiques qui s'exercent sans relâche sur les transporteurs aériens dans un environnement déréglementé, ceux-ci sont encore plus prédisposés qu'avant à faire des

⁹Commission d'enquête sur l'accident d'avion d'Air Ontario à Dryden, en Ontario, Rapport final, volume III, p. 940.

démarches et à exercer des pressions sur Transports Canada pour que le Ministère atténue ou neutralise l'élément sécurité inscrit dans la législation et la réglementation.¹⁰

Pour toute réponse à nos conclusions, la CELTN déclare qu'elle est au courant des efforts déployés par Transports Canada pour donner suite aux recommandations du Juge Moshansky et préconise «un réexamen continu des attributions respectives des organismes gouvernementaux et de l'entreprise privée, notamment pour faire en sorte que les deux parties assument pleinement leur rôle en matière de sécurité» (I, p. 50-51).

Mais qu'a fait au juste Transports Canada pour donner suite aux recommandations du Juge Moshansky? Les mesures prises par le Ministère ont-elles permis de remédier aux lacunes décelées par le Juge Moshansky en matière de sécurité aérienne depuis la déréglementation? Ou bien les règles de sécurité ont-elles en fait été assouplies? Et que veut dire exactement la CELTN quand elle réclame «un réexamen continu des attributions respectives des organismes gouvernementaux et de l'entreprise privée en matière de sécurité»?

À notre avis, ce sont-là d'importantes questions que le Comité permanent des transports doit examiner de près pour comprendre le degré actuel et futur de sécurité aérienne au Canada dans le sillage de la déréglementation.

¹⁰La Commission d'enquête sur l'accident d'avion d'Air Ontario à Dryden, en Ontario, Rapport final, volume II, p. 677 et volume III, p. 1028.

Le Groupe aviation de Transports Canada se livre actuellement à un Projet de Renouvellement de la Réglementation qui aboutira à une série de règlements de sécurité considérablement modifiés qui régiront les activités des transporteurs aériens. Ce «Renouvellement de la Réglementation Aérienne» est une entreprise ambitieuse qui comprend quatre projets distincts, comme l'explique le graphique de la page suivante, tiré d'un document de Transports Canada :

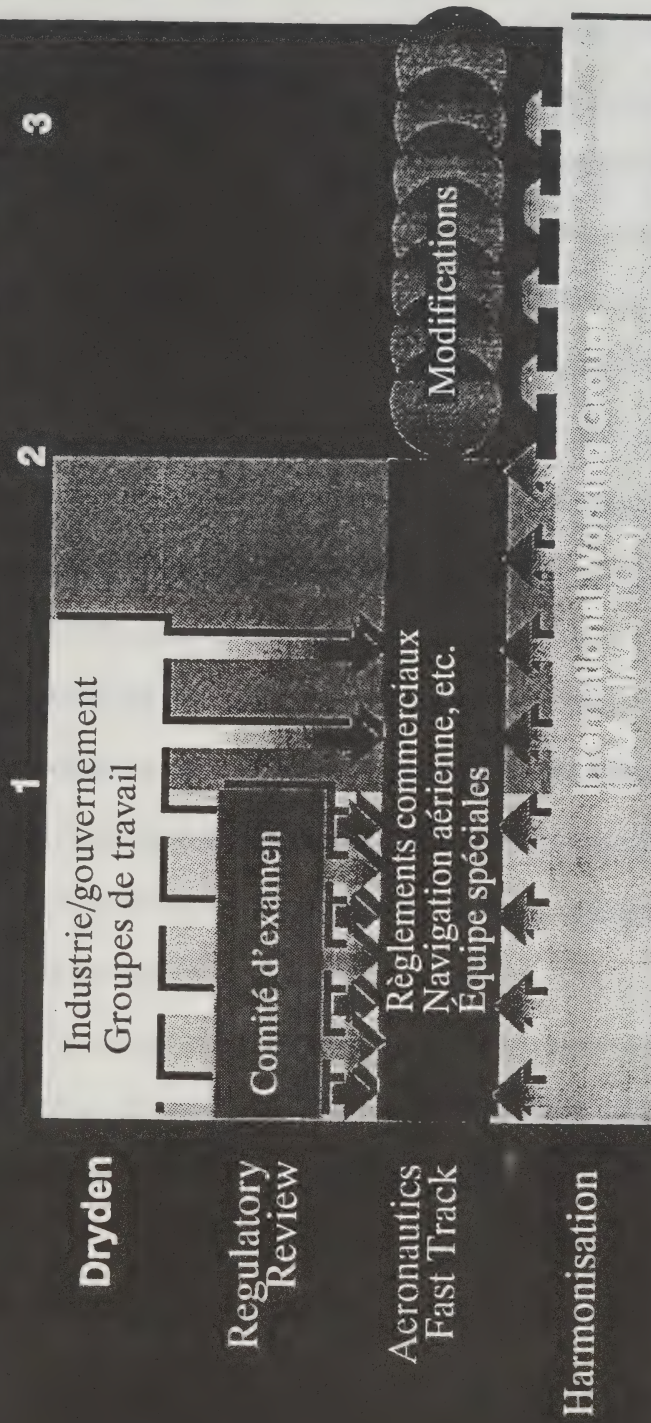
- i) Le Projet de mise en application des recommandations de la Commission d'enquête sur l'accident d'avion de Dryden (PMAD) est le mécanisme officiel mis sur pied pour mettre en application les 191 recommandations de la Commission d'enquête Moshansky. Le Groupe de travail sur l'inspection des transporteurs aériens GTITA (qui ne figure pas sur le graphique) est officiellement une émanation du PMAD, mais en réalité, il a été créé avant ce dernier pour détourner de leurs fins les recommandations centrales de la Commission d'enquête Moshansky. En dépit des assurances émanant du bureau du Ministre, les cadres supérieurs de Transports Canada ont empêché le Syndicat canadien de la fonction publique de participer aux travaux du groupe de travail qui fait partie intégrante du projet de mise en application.
- ii) Le Groupe d'examen de la réglementation dont la création était prévue dans le budget fédéral du 25 février 1992 met la dernière main à une étude d'une durée de six mois portant sur tous les règlements de Transports Canada. (Le groupe a tenu sa première réunion en décembre et sa dernière réunion est prévue pour le 6 mai.)
- iii) La mise en chantier accélérée du projet de rédaction du nouveau Code de l'aéronautique, fondé en grande partie sur les travaux du GTITA.
- iv) Le Projet d'harmonisation, découlant des négociations amorcées avec les États-Unis sur la libéralisation du secteur aérien et qui sont maintenant au point mort, vise à harmoniser les règles canadiennes de l'aviation avec celles en vigueur aux États-Unis (FAA) et peut-être aussi avec les règles européennes.



Transport Canada
Aviation

Transports Canada
Aviation

Refonte des règlements sur le transport aérien (échelonnée)



International Working Group
(ICAO, IATA, ICAO)

Il est essentiel que le Comité permanent des transports connaisse bien la portée de ce projet de renouvellement de la réglementation. À notre avis, ces mesures ne remédieront pas aux problèmes fondamentaux en matière de sécurité décelés par le Juge Moshansky et vont même réduire encore davantage la sécurité des transports aériens dans le cadre de la déréglementation du secteur aérien. Le peu de bien qui, d'après la CELTN, a été fait à cet égard en 1987 sera sûrement défait par ce projet que l'on qualifie de «renouvellement».

Le PMAD a été lancé à l'origine pour donner suite à toutes les recommandations de la Commission d'enquête Moshansky, du moins s'il faut en croire les propos tenus par le ministre des Transports Corbeil à la Chambre des communes le 26 mars 1992. Pourtant, le même jour, Transports Canada a annoncé que 94 des 191 recommandations (soit 49 p. 100) avaient déjà été «mises en application» et ne faisaient donc pas partie du projet de mise en application, sans avoir fait l'objet d'aucune étude ou observation. Beaucoup des recommandations restantes ont alors été unilatéralement confiées à des groupes de travail exclusivement gouvernementaux et à la composante GTITA du projet de mise en application, ce qui fait qu'il ne restait qu'un nombre restreint de recommandations à confier aux groupes de travail mixtes formés de représentants du secteur privé et des autorités gouvernementales dont le ministre avait promis la création dans le cadre du projet de mise en application.

Depuis un an, on a très peu progressé dans l'application des recommandations restantes, Transports Canada et les transporteurs aériens luttant chacun de leur côté pour conserver leur

version du statu quo. Transports Canada semble maintenant vouloir couper court aux travaux des groupes de travail mixtes établis dans le cadre du PMAD. Un expert-conseil indépendant déclare dans son rapport qu'au moins un de ces groupes de travail mixtes aurait besoin d'au moins jusqu'à juin 1994 pour mener à bien ses travaux; pourtant, Transports Canada tient à ce que tout soit terminé d'ici la fin 1993. On ne sait trop comment les groupes de travail du PMAD, notamment le groupe sur la sécurité de la cabine, pourront respecter cette nouvelle échéance, ou même si ce sera possible. Nous craignons que beaucoup des recommandations du rapport Moshansky touchant la sécurité des agents de bord et des passagers dans la cabine ne soient mises de côté, y compris la nécessité de mettre sur pied un système de gestion des équipages (importante lacune pointée du doigt par Moshansky); la limitation des heures de vol et de service des agents de bord; et les possibilités de survie qu'offrent divers types de cabine en cas d'écrasement. Par ailleurs, ce groupe de travail ne pourra pas non plus mener à bien ses travaux sur les normes relatives à la formation des agents de bord et aux manuels utilisés dans ce contexte.

Les travaux du GTITA suscitent de plus graves inquiétudes. Conformément au Plan d'entreprise 1992 de Transports Canada, le GTITA s'efforce de «simplifier le plus possible la réglementation actuelle et réglementer au moyen de normes de rendement, là où c'est possible».¹¹ Dans ce but, le GTITA est en train d'élaborer une toute nouvelle structure de réglementation (comme on peut le voir à la partie 1 du rapport final du groupe de travail en date de décembre 1992) qui réduira au minimum les règlements eux-mêmes et mettra de plus en plus

¹¹Transports Canada, Plan d'entreprise 1992, p. 7.

l'accent sur des «normes officielles» et sur l'auto-régulation du secteur privé pour assurer la sécurité aérienne. On trouvera à la page suivante l'organigramme de cette nouvelle structure. Ce qui est troublant dans cette initiative, ce sont les divergences entre Transports Canada et le ministère de la Justice au sujet de la capacité du gouvernement d'assurer le respect de telles normes. Même si ces normes étaient exécutoires, il incomberait aux transporteurs de décider de la façon dont ils s'y prendraient pour respecter ces normes de rendement, bien souvent dans le cadre de leur manuel d'exploitation. On permettra ainsi l'établissement d'exemptions camouflées à ces normes, ruinant ainsi l'uniformité dans le secteur.

Rapport du GTITA, chapitre 9.0
Recommandations

**SERVICE AÉRIEN COMMERCIAL
STRUCTURE RÉGLEMENTAIRE RENOUVELÉE**

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE
Responsabilités et pouvoirs du Ministre -
approuve la réglementation du secteur aérien

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS
RÈGLES DE VOL SÉRIES VI & VII
Règles d'exploitation des transporteurs aériens liées aux normes le cas échéant.
Explication en langage accessible aux profanes (Code de l'aviation).
Facile à comprendre.

NORMES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS
Normes par rubrique autorisées par le règlement de l'air séries VII.
Normes d'exploitation / manuel de navigabilité par groupe fonctionnel de transporteurs.
Élaborées en consultation avec le secteur.
Explication en langage clair sur demande.
Complétées par des notices sur les transporteurs aériens et la navigabilité.

MANUEL D'EXPLOITATION ET DE CONTRÔLE DE LA MAINTENANCE
Directives de la compagnie pour l'exploitation et le contrôle de la maintenance.
Accepté par le Ministre.
Approuvé uniquement quand la sécurité l'exige.

MANUELS DE L'USAGER
Normes et procédures pour les pilotes contrôleurs, les listes d'équipement minimum,
les vérifications aux simulateurs, etc.
La compagnie est investie de l'autorité voulue par la voie de spécifications d'exploitation,
pourvu que les procédures et normes établies dans le manuel de l'utilisateur soient respectées.

INSTRUCTIONS AUX INSPECTEURS
Séries de documents, accompagnés d'une politique sur l'inspection.
Relatif aux vérifications, inspections en vol, surveillance des aires de trafic, etc.
Modifications provisoires sous forme de notices au personnel.

Les travaux du GTITA vont ainsi à l'encontre des recommandations centrales de la Commission d'enquête Moshansky. Au lieu d'aller dans le sens d'une réglementation sans ambiguïté qui ferait l'objet d'une surveillance plus étroite par le gouvernement, comme le réclamait Moshansky, on mettra davantage l'accent sur l'auto-régulation du secteur privé et le respect volontaire de normes dont il est impossible d'assurer l'exécution.

Un simple exemple permettra d'illustrer quelles seront les conséquences de cette nouvelle approche dans le monde quotidien de la déréglementation du secteur aérien.

Dans le cadre de son enquête sur le dégivrage et les mesures antigivrages à l'aéroport Pearson, le Juge Moshansky a constaté que le mauvais éclairage des aires de trafic empêchait les préposés de vérifier visuellement que le dégivrage des aéronefs avait été bien fait. En conséquence, Moshansky a recommandé de mieux éclairer les aires de trafic et d'embarquement afin que l'on puisse vérifier visuellement les résultats des opérations de dégivrage. Un groupe de travail du projet de mise en application a examiné cette recommandation et a refusé de modifier la politique actuelle de Transports Canada, laquelle prévoit que ce sont les transporteurs aériens qui doivent assurer l'éclairage pour permettre de telles opérations spéciales. Les représentants des transporteurs aériens ont alors rétorqué que Transports Canada ne devait pas dicter les normes régissant les dispositifs spéciaux d'éclairage qu'il leur incombe de fournir (alors même que si Moshansky faisait une recommandation à cet égard, c'était précisément parce que l'éclairage était jugé insuffisant), sous prétexte qu'aux termes de la nouvelle approche préconisée par le GTITA, la seule question que Transports Canada devait se poser, c'est si les

appareils décollaient sans être givrés et sans s'écraser! Autrement dit, pour remédier à cette lacune en matière de sécurité, pointée du doigt par la Commission d'enquête, il fallait s'en remettre exclusivement aux transporteurs aériens, alors même que l'on peut supposer que cette lacune en matière de sécurité était précisément imputable à ces mêmes transporteurs.

Il y a d'autres exemples de ce genre de redéfinition de la sécurité qu'on est en train d'opérer à Transports Canada, à mesure que se répand la nouvelle mentalité qui est celle du GTITA. Mais tous ces exemples ont un point en commun : au lieu de voir le gouvernement édicter des règlements pour remédier aux lacunes en matière de sécurité, on s'en remettra dorénavant entièrement aux transporteurs qui devront mener leurs activités en conformité de politiques et de procédures qui ne seront pas toutes nécessairement approuvées par le gouvernement. En cas d'accident ou d'écrasement d'avion, le transporteur sera alors tenu responsable et devra prendre des mesures pour modifier après le fait la politique ou la procédure défaillante.

Il est clair que l'approche préconisée par le GTITA va diminuer le degré de sécurité des passagers. Le passage de la réglementation gouvernementale en matière de sécurité au respect volontaire de normes non-exécutoires et facilement modifiables est déjà suffisamment dangereux. Mais en cette époque où ceux qui sont visés par la réglementation cherchent déjà à inverser les rôles et à dicter leur conduite à ceux qui les réglementent, on peut être certain que ces normes seront inférieures aux exigences réglementaires actuelles, tout cela au nom de la déréglementation et de la compétitivité internationale!

Si tel est bien l'objectif que dissimule la volonté de la CELTN d'instaurer un «réexamen continu des attributions respectives des organismes gouvernementaux et de l'entreprise privée», on ne peut qu'envisager une baisse continue de la sécurité aérienne au Canada sous le régime de la déréglementation du transport aérien et dans la perspective du projet de Transports Canada d'élaborer une structure réglementaire «renouvelée».

Conclusion et recommandations

Tout au long de notre exposé, nous nous sommes efforcés de démontrer que la CELTN a fait une analyse erronée et incomplète de la déréglementation du transport aérien, sur tous les plans : structure et avenir du secteur, conditions de travail et rémunération des travailleurs et relations de travail; tarifs voyageurs et service à la collectivité; et enfin, sécurité aérienne. En conséquence, les recommandations de la CELTN, en particulier les recommandations numéros 2, 16, 17, 19 et 40, ne constituent pas des points de repères utiles pour l'élaboration d'une future politique des transports du Canada.

Un éditorial publié dans la Gazette de Montréal le 15 mars 1993 offrait un condensé saisissant des faiblesses du rapport de la CELTN :

«Partout dans le monde, les transports sont considérés comme un secteur stratégique, qui ne peut pas être façonné uniquement par les forces du marché. (En fait, si le Canada décidait de s'en remettre entièrement aux forces du marché, la meilleure politique consisterait à fermer le pays et à le vider de sa population, tous les Canadiens allant s'installer chez nos voisins du sud.) Le grand défi des affaires publiques dans notre pays immense et faiblement peuplé a toujours été de servir l'intérêt public sans causer de distorsion exagérée aux forces du marché et sans ruiner les contribuables. Ce défi est renouvelé à chaque génération et à chaque fois, les circonstances sont différentes. Il est regrettable que ce rapport ne nous aide pas davantage à mener à bien cette grande tâche».

En nous fondant sur l'analyse présentée dans notre mémoire, nous faisons les recommandations suivante :

- i) Le Comité permanent doit reconnaître que la recherche et l'analyse de la CELTN en ce qui concerne la déréglementation du transport aérien et la politique des transports en général sont douteuses à bien des égards. En conséquence, le Comité permanent doit mener sa propre analyse approfondie des conséquences et répercussions de la déréglementation du transport aérien au Canada.
- ii) Le Comité permanent doit rejeter catégoriquement les recommandations numéros 2, 16, 17, 19 et 40 comme fondement d'une future politique canadienne du transport aérien.
- iii) Le Comité permanent doit mettre en branle un processus menant à une réglementation intelligente de notre secteur du transport aérien, dans la droite ligne de ce que le mouvement syndical proposait au Comité dès 1987.
- iv) Étant donné les conséquences négatives du projet de renouvellement de la réglementation de Transports Canada, le Comité permanent doit convoquer la sous-ministre des Transports Huguette Labelle, le sous-ministre adjoint (Aviation) David Wightman et le directeur-général de la réglementation du secteur aérien Don Spruston, qui sont les principaux architectes de cette politique, afin de discuter des incidences que la nouvelle politique de respect volontaire et d'auto-régulation du secteur auront sur la sécurité aérienne dans le cadre de la déréglementation.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste – lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Public Employees Union:

Denise Hill, Vice-President, Airline Division;
Amber Hockin-Jefferson, Chairperson, Division Health and Safety Committee;
Richard Balnis, Senior Research Officer, Research Department.

From Consumer and Corporate Affairs:

George Addy, Senior Deputy Director of Investigation and Research, Mergers Branch;
Gilles Ménard, Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters Branch;
Robert Lancop, Chief, Division A, Civil Matters Branch.

TÉMOINS

Du Syndicat canadien de la fonction publique:

Denise Hill, vice-présidente, Division du transport aérien;
Amber Hockin-Jefferson, directrice, Comité de la Division sur la santé et la sécurité;
Richard Balnis, agent de recherche principal, Service de la recherche.

De Consommation et Affaires commerciales:

George Addy, sous-directeur principal des enquêtes et recherches, Direction des fusions;
Gilles Ménard, sous-directeur des enquêtes et des recherches, Direction des affaires civiles;
Robert Lancop, chef, Division A, Direction des affaires civiles.

CN
1027
- 782
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 51

Monday, May 10, 1993
Vancouver, B.C.

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 51

Le lundi 10 mai 1993
Vancouver, C.-B.

Président: Robert A. Corbett

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration
of the N.T.A. Review Commission's Report entitled:
"Competition in Transportation - Policy and Legislation in
Review"

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement,
examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur
les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les
transports - Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 10, 1993

(68)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in Pavilion A, Pan Pacific Hotel, Vancouver, B.C., the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: Ross Belsher for Gilbert Chartrand.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer and David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Conair Aviation Ltd.: Barry Marsden, President and Chief Executive Officer; Walter Wesnowsky, General Manager. *From Western Canadian Shippers' Coalition:* Tom Culham, Chairman; Kevin Doyle, President, Sultan Limited; Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel; Emile Dubois, Manager, Transportation, Luscar Ltd.; Terry Park, Manager, Transportation and Distribution, Novacor Chemicals Ltd. *From Central Western Railway:* Thomas Payne, President and Chief Operating Officer. *From Novacor Chemicals Ltd.:* Ken Gutierrez, Vice President, Logistics and Marketing Services; Terry Park, Manager, Logistics - Methanol.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Barry Marsden made a statement and, with the other witness, answered questions.

Tom Culham made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

It was agreed, —That the Western Canadian Shippers' Coalition submission to the National Transportation Act Review Commission be appended to today's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-2"*)

At 10:25 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:35 o'clock a.m., the sitting resumed.

Thomas Payne made a statement and answered questions.

Ken Gutierrez made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(69)

The Standing Committee on Transport met at 2:05 o'clock p.m. this day, in Pavilion A, Pan Pacific Hotel, Vancouver, B.C., the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 10 MAI 1993

(68)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 heures, dans le Pavillon A de l'hôtel Pan Pacific, Vancouver (C.-B.), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Autre député présent: Ross Belsher remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Conair Aviation Ltd.: Barry Marsden, président et chef de la direction; Walter Wesnowsky, directeur général. *De Western Canadian Shippers' Coalition:* Tom Culham, président; Kevin Doyle, président, Sultan Limited; Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel; Emile Dubois, directeur, Transport, Luscar Ltd.; Terry Park, directeur, Transport et distribution, Novacor Chemicals Ltd. *De Central Western Railway:* Thomas Payne, président et chef de l'Exploitation. *De Novacor Chemicals Ltd.:* Ken Gutierrez, vice-président, Transport et Marketing; Terry Park, Directeur, Transport - Methanol.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Barry Marsden fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Tom Culham fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu, —Que le mémoire de la Western Canadian Shippers' Coalition présenté à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, figure en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice «TRPT-2»*).

À 10 h 25, la séance est suspendue.

À 10 h 35, la séance reprend.

Thomas Payne fait un exposé et répond aux questions.

Ken Gutierrez fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 11 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(69)

Le Comité permanent des transports se réunit à 14 h 05, dans le Pavillon A de l'hôtel Pan Pacific, Vancouver (C.-B.), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: Ross Belsher for Gilbert Chartrand.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Chamber of Shipping of British Columbia: Richard Barlow, President; John Turpin, Director. *From Vancouver Port Corporation:* Patrick Reid, Chairman; Norman Stark, President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

John Turpin made a statement and, with the other witness, answered questions.

Patrick Reid made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 3:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Autre député présent: Ross Belsher remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Chamber of Shipping of British Columbia: Richard Barlow, président; John Turpin, directeur. *De la Société du port de Vancouver:* Patrick Reid, président du conseil; Norman Stark, président.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

John Turpin fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Patrick Reid fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 15 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

*[Texte]***EVIDENCE***[Recorded by Electronic Apparatus]*

Monday, May 10, 1993

● 0900

The Chairman: I call the meeting to order.

The Standing Committee on Transport continues its deliberations of the NTA Review Commission's report. With us this morning in Vancouver, from Conair Aviation Ltd. we have Mr. Barry Marsden, President and CEO; and Walter Weslowsky, General Manager of the company. Gentlemen, we welcome you here to provide us with your thoughts on the review commission's report.

Mr. Barry Marsden (President and Chief Executive Officer, Conair Aviation Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. It's a pleasure to have the opportunity to put our thoughts forward. I apologize that our brief didn't get to you until this morning. That was due to our lack of hearing of the opportunity until late on May 5.

Our comments address competition in the specialty aviation field, particularly as it pertains to the U.S. market. By way of background, Conair Aviation Ltd. is a company that is 24 years old. We operate about 90 aircraft, employ 300 people in 3 different divisions, and we've become internationally recognized as a leader in our field, primarily the forest fire-fighting business.

The aviation division is comprised of 51 aircraft, primarily in forest fire work, some spray work and some fisheries patrol. We provide service mainly in western Canada, in B.C., Alberta, Northwest Territories and the Yukon, and additionally in Mexico, Australia, France, and the U.S. on an ad hoc basis.

Our helicopter division is called Frontier. We operate 41 helicopters, again primarily in the specialty field, fire-fighting, but also we do most of the things that helicopter companies do in addition to that. We operate throughout Canada, and also in Mexico, Chile, Portugal, Spain, Italy and France.

Our aerospace division has become known internationally as a leader in the design and manufacture of aerial delivery products and systems, and we've delivered or operate those systems in 14 countries. We were the first authorized design approval organization under Transport Canada.

We also have a company in Europe operating helicopters and doing third-party maintenance, and are obtaining an operating certificate under the new European Community regulatory environment. This may not seem pertinent but I think it demonstrates that we do understand the regulatory environment.

*[Traduction]***TÉMOIGNAGES***[Enregistrement électronique]*

Le lundi 10 mai 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Le Comité permanent des transports poursuit l'étude du rapport de la Commission d'examen de la LTN. Nous accueillons ce matin à Vancouver des représentants de Conair Aviation Ltd., nommément le président et chef de la direction, M. Barry Marsden, et le directeur général, M. Walter Weslowsky. Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue et vous invitons à nous faire part de vos réflexions sur le rapport de la commission d'examen.

M. Barry Marsden (président et chef de la direction, Conair Aviation Ltd.): Merci, monsieur le président. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de faire connaître notre point de vue. Notre mémoire ne vous a été remis que ce matin, et je m'en excuse. C'est que nous n'avons appris que le 5 mai que nous avions la possibilité de comparaître devant le comité.

Dans notre intervention, nous voulons traiter de la concurrence dans les services aériens spécialisés, en particulier en ce qui concerne le marché américain. Disons tout d'abord que la compagnie Conair Aviation Ltd. a été fondée il y a 24 ans. Nous exploitons environ 90 appareils, nous employons 300 personnes dans trois divisions différentes et nous avons acquis une certaine réputation internationale dans notre domaine, surtout la lutte contre les incendies de forêt.

La division de l'aviation comprend 51 appareils et s'occupe surtout de la lutte contre les incendies de forêt, mais elle fait aussi un peu de pulvérisation et quelques patrouilles agricoles. Nous offrons nos services surtout dans l'Ouest du Canada, en Colombie-Britannique, en Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, mais aussi, sur demande, au Mexique, en Australie, en France et aux États-Unis.

Notre division hélicoptère s'appelle Frontier. Nous exploitons 41 hélicoptères, encore une fois surtout dans le domaine des services spécialisés, c'est-à-dire la lutte contre les incendies de forêt, mais nous faisons aussi la plupart des autres choses qui sont habituelles pour les compagnies d'hélicoptères. Nous sommes présents dans tout le Canada et également au Mexique, au Chili, au Portugal, en Espagne, en Italie et en France.

Notre division aérospatiale a acquis une réputation internationale et est à l'avant-garde dans la conception et la fabrication de produits et de systèmes de livraison par air, et nous livrons ou exploitons ces systèmes dans 14 pays. Nous avons été la première entreprise autorisée par Transports Canada à approuver la conception de ces appareils.

Nous possédons également une compagnie en Europe qui exploite des hélicoptères et qui fait de la maintenance tierce partie, et nous sommes en voie d'obtenir un certificat d'exploitation dans le cadre du nouveau régime de réglementation de la Communauté européenne. Cela pourra vous sembler non pertinent, mais je le signale, car je crois que cela démontre que nous comprenons bien le domaine de la réglementation.

[Text]

The Canadian requirements for design, plus the special airworthiness requirements that are applied to our operations and training, are far more stringent than we face in the U.S., giving us a more costly operating environment, although our regulating environment is well accepted in these other countries we're operating in, with the exception of the U.S. It's accepted by the EC, by Australia, and it's more aligned with them.

The U.S. requirements are far less stringent and less costly and therefore, in our view, have a lower safety standard in specialty aviation. Specialty aviation in the U.S. has particular, discrete treatment as opposed to Canada, where we are obliged to operate within the basic Transport Canada framework that's set up for the airline companies.

There are two points I have to stress that make it very difficult for us to compete in the U.S. and very easy for their people to compete if we don't uphold our regulatory environment here. One is that the regulations are much more lax in the U.S. In addition, operators such as us are supplied with aircraft from the U.S. military fleets at little or no cost. These two things just don't allow us to compete in the U.S. If we relax our standards, it will make very serious competition for us in Canada if U.S. operators are allowed to come in here.

• 0905

The high-quality and safe industry we enjoy in Canada have allowed us as Canadians—not just as Conair but as Canadians—to be the supplier of the majority of aircraft and systems that are used on a worldwide basis. That's a good claim for Canada. I think we should be trying to maintain that position and to uphold our regulatory environment as it is here now. Our environment is more in harmony with the rest of the world than it is with the U.S. at this point.

All we ask for is to try to maintain that level playing field. Continue the existing Transport Canada requirements for new entrants or cross-border service contracts. We can't reduce our safety standards and consider the impact free surplus aircraft to operators will have on operators in Canada.

The Chairman: Thank you.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Thank you very much, Barry and Walter. You are not too far from home. We're familiar with the farm out in the Fraser Valley and also what you do particularly in the fire-fighting field in British Columbia and other parts of Canada.

[Translation]

Les exigences canadiennes en matière de conception, en plus des exigences spéciales de navigabilité qui s'appliquent à nos activités et à la formation de notre personnel, sont beaucoup plus rigoureuses qu'aux États-Unis, ce qui fait que nos frais de fonctionnement sont plus élevés. Cette réglementation est toutefois bien acceptée dans tous les autres pays où nous sommes présents, à l'exception des États-Unis. Elle est acceptée par la Communauté européenne, par l'Australie, et elle s'aligne davantage sur la leur.

Les exigences américaines sont beaucoup moins rigoureuses et moins coûteuses et, par conséquent, elles établissent à notre avis un seuil de sécurité plus bas dans le domaine de l'aviation spécialisée. Les services aériens spéciaux bénéficient en particulier d'un traitement distinct aux États-Unis, par opposition au Canada, où nous sommes contraints de fonctionner dans le cadre de la réglementation générale établie par Transports Canada pour toutes les compagnies aériennes.

Je veux insister sur deux points qui font qu'il est très difficile pour nous d'être compétitifs aux États-Unis et qu'il serait par contre très facile pour les Américains de venir nous faire concurrence chez nous si nous ne faisons pas respecter notre réglementation nationale. Tout d'abord, les règlements sont beaucoup moins rigoureux aux États-Unis. En outre, les entreprises américaines semblables à la nôtre se voient offrir des appareils militaires à un coût minime ou nul. Pour ces deux raisons, il nous est impossible de pénétrer le marché américain. Si nous relâchons nos normes, et si les entreprises américaines sont autorisées à s'implanter au Canada, ils vont nous livrer une concurrence très dure.

L'excellente qualité et la sécurité de notre secteur au Canada ont permis aux Canadiens, pas seulement à Conair, mais à tous les Canadiens, de devenir les fournisseurs de la majorité des appareils et des systèmes qui sont utilisés dans le monde entier. C'est un atout précieux pour le Canada, et je crois que nous devrions nous efforcer de maintenir cette position et de ne pas déroger à notre réglementation actuelle, qui se rapproche d'ailleurs davantage de celle qui est en vigueur dans le reste du monde que de celle des États-Unis.

Tout ce que nous demandons, c'est que l'on s'efforce de maintenir des règles du jeu équitables pour tous. Il faut maintenir les exigences actuelles de Transports Canada pour l'entrée de nouvelles entreprises dans le secteur ou pour l'obtention de contrats de services transnationaux. Nous ne pouvons pas relâcher nos normes en matière de sécurité et nous ne pouvons pas non plus fermer les yeux sur l'impact qu'aurait au Canada l'arrivée d'exploitants qui bénéficient d'appareils excédentaires gratuits.

Le président: Merci.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Merci beaucoup, Barry et Walter. Vous n'êtes pas trop loin de chez vous. Nous connaissons les activités agricoles dans la vallée du Fraser et aussi ce que vous faites dans le domaine de la lutte contre les incendies de forêt en Colombie-Britannique et ailleurs au Canada.

[Texte]

Could you describe to us what the difference of standards might be between American fire-fighters versus Canadian? Also, could you describe whether or not you could go down to compete in the States, or whether you would be allowed to compete there—what would have to be done by way of getting permission to do that—versus your coming into Canada?

Mr. Marsden: There are two differences in the standards. One is in what we call airworthiness, or the aircraft environment. In Canada we have basically one set of standards we must adhere to. There are special considerations for aircraft fatigue, age, and the more severe operating environment it has. So we have higher structural load limitations.

In the U.S., conversely, they have a restricted category aircraft or certification basis, allowing far less design, engineering, study, detailed work, to be done, and a lower manufacturing standard for that type of work. That stems from the agricultural spray business, which has been very big in the U.S. for a long time. The fire-fighting tags onto the end of that.

For us to go down there. . . our costs are just too high to compete, because of the cost of preparing the aircraft. Our training standards are higher. We have to do far more training, more recurrent training, so our operating costs are also higher. For them to come up here. . . they can come here as a lower-cost operator in two forms: with the regulatory environment and also with the gifted airplanes they have.

Mr. Belsher: Whenever there was a problem, as I recall a few years ago with fires in one of the parks down across the line, I know you sent aircraft down because they were desperate. Yet as I recall there were considerable problems getting to the places where they were able to operate, to assist them. Would you care to elaborate on that?

Mr. Marsden: Yes, that's what we would call working on an ad hoc basis. We've had that privilege whenever there have been major problems in the continental U.S. or Alaska to deal with fires, but only after all their equipment is employed. That is changing now. That's good for us. We just need the playing field level.

• 0910

As for getting into the country and operating, there were a lot of bureaucratic hurdles to get through in order to operate. That would take a period of up to five days to get on the line, even on an emergency basis.

Mr. Belsher: Coming back to the fatigue life and the serviceability of an aircraft, what essentially are the differences between the U.S. regulations and Canada's regulations?

[Traduction]

Pourriez-vous décrire la différence entre les normes applicables aux pompiers forestiers au Canada et aux États-Unis? Également, pourriez-vous nous dire s'il vous serait possible de vous implanter aux États-Unis pour faire concurrence aux Américains et nous expliquer ce qu'il vous faudrait faire pour obtenir cette autorisation, par opposition à ce que vos concurrents américains devraient faire pour venir au Canada?

M. Marsden: Il y a deux différences dans les normes. Tout d'abord en matière de navigabilité des appareils. Au Canada, nous avons essentiellement une série de normes que nous devons respecter. Il y a des considérations spéciales pour l'âge et la fatigue des aéronefs et les conditions de vol plus dures. Nous avons donc des limites plus élevées pour l'effort structural.

Aux États-Unis, par contre, il y a une catégorie restreinte pour l'homologation des appareils, ce qui exige beaucoup moins de travail sur le plan de la conception, du génie, des études et de la mise au point, ainsi que des normes de fabrication moins rigoureuses pour ce genre de travail. Tout cela a été mis en place pour le secteur de la pulvérisation agricole, qui, aux États-Unis, est depuis longtemps une très grosse affaire. La lutte contre les incendies de forêt est venue s'y greffer.

Pour aller nous implanter là-bas. . . nos coûts sont tout simplement trop élevés pour être compétitifs, à cause du coût de préparation des appareils. Nos normes sont également plus rigoureuses en matière de formation. Nous devons faire beaucoup plus de formation périodique, et nos coûts de fonctionnement sont également plus élevés. Quant à la possibilité que les Américains viennent nous faire concurrence ici. . . leurs coûts sont moins élevés pour deux raisons: à cause de la réglementation et aussi à cause des avions qu'ils reçoivent gratuitement en cadeau.

M. Belsher: Dès qu'il y a un problème, je sais que vous envoyez des appareils aux États-Unis, et je me souviens notamment d'un incendie dans un parc il y a quelques années, juste au sud de la frontière. Vous aviez alors offert votre aide parce qu'ils étaient désespérés. Pourtant, si je me rappelle bien, il a été très difficile d'aller aider les Américains dans les endroits où ces derniers pouvaient intervenir. Pourriez-vous nous en dire plus long là-dessus?

M. Marsden: Oui, c'est ce que l'on pourrait appeler du travail ponctuel. Nous avons eu le privilège d'intervenir pour éteindre des incendies de forêt importants un peu partout aux États-Unis, y compris en Alaska, mais seulement après que les Américains eurent utilisé tout leur matériel. Les choses changent maintenant, ce qui est bon pour nous. Nous voulons seulement être traités sur un pied d'égalité.

Il a fallu surmonter une foule d'obstacles bureaucratiques avant de pouvoir exploiter un service dans ce pays. Il faut jusqu'à cinq ans pour être fin prêt, même en cas d'urgence.

M. Belsher: Pour en revenir à la question de la durée de vie en fatigue et de la bonne marche d'un appareil, quelles sont essentiellement les différences entre les règlements américains et les règlements canadiens?

[Text]

Mr. Marsden: In the U.S. you can take the surplus military aircraft—and commonly used now is the Lockheed Hercules, the C-130; early models of that—install a fire delivery system and go to work. Essentially that is all you have to do.

In Canada it has to have been an aircraft that has been used by our Canadian military, a particular model. We have to do an engineering evaluation involving Lockheed. We have to put Lockheed under contract to prove a higher degree of structural integrity than the airplane was really designed with, which would cause us to download and operate at a lower gross weight in order to meet the Canadian requirements.

As for fatigue, we have to do an aircraft evaluation and demonstrate to Transport Canada that it has a useful life of so many hours or years.

Mr. Belsher: Coming back to the gypsy moth type of spraying, you outlined that you feel by way of the U.S. standards it would be inconceivable for that to take place in Canada. What essentially are the differences, then, between their standards versus ours in being able to do something like that? That is a kind of cherry-picking. You pick a so-many block area within a city or an urban core and you have to get in and get out.

Mr. Marsden: The differences come back to the design criteria for systems that are put into aircraft, which are far more stringent. We have several special Canadian requirements, over and above what you would require for airline or general charter use. Also, there are the additional requirements for crew training that come into that.

Mr. Keyes (Hamilton West): Gentlemen, welcome, and thanks for appearing before us this morning and for your brief.

Do you have any comments on the specific recommendations made by the National Transportation Act Review Commission?

Mr. Marsden: No. I was trying to focus—and it may be a little out of your scope—on a particular issue I did not feel had been addressed in the review.

Mr. Keyes: May we have your opinion on the potential of open skies and the Canadian industry?

Mr. Marsden: There is potential, but in our particular environment we need to have a level playing field if we are going to be able to compete. For the other types of operations, the airline or air carrier people, in my view the playing field is pretty level. It is just this special category, specialty aircraft operations, which is unique. It is a very narrow spectrum of the aviation industry in Canada. It is our concern that it can get glossed over.

Mr. Keyes: How do we achieve that level playing field?

[Translation]

M. Marsden: Aux États-Unis, on peut prendre des avions militaires excédentaires—à l'heure actuelle on utilise fréquemment l'Hercule de Lockheed, c'est-à-dire les anciens modèles du C-130—et les munir d'un équipement de lutte contre les incendies, pour les utiliser immédiatement à cette fin. C'est à peu près tout ce qu'il suffit de faire.

Au Canada, il faut prendre un appareil qui a déjà servi aux Forces armées canadiennes, et même un modèle particulier d'appareil. Nous devons faire une évaluation technique avec Lockheed. Nous devons donc conclure un marché avec cette entreprise afin de démontrer que l'intégrité structurale de l'appareil est supérieure à ce que les plans originaux prévoyaient, ce qui nous oblige à diminuer la charge et à utiliser l'appareil à un poids brut réduit pour respecter les normes canadiennes.

Quant à la durée de vie en fatigue, nous devons faire une évaluation de l'appareil afin de démontrer à Transports Canada qu'il lui reste un vie utile de tant d'heures ou tant d'années.

M. Belsher: Pour en revenir à l'épandage, contre la spongieuse par exemple, vous avez dit qu'il serait inconcevable qu'on fasse au Canada ce que permettent les normes américaines. Quelles sont les principales différences entre les normes américaines et les nôtres à cet égard? Il s'agit d'une sorte de sélection aléatoire. On choisit un secteur de tant de pâtés de maisons dans une ville, ou un noyau urbain, pour y faire l'épandage.

M. Marsden: Les différences résident dans les critères relatifs à la conception des équipements installés sur les appareils, ces critères étant beaucoup plus stricts. Nous avons au Canada plusieurs exigences spéciales qui ne s'appliquent pas aux appareils de ligne ou aux appareils affrétés. Il faut ajouter encore des exigences supplémentaires en matière de formation des équipages.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenue, messieurs, et merci d'avoir accepté de comparaître ce matin et d'avoir présenté votre mémoire.

Avez-vous des commentaires à faire sur les recommandations faites par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux?

M. Marsden: Non. J'ai essayé de limiter mes remarques—et ces questions ne relèvent peut-être pas tout à fait de votre mandat—à un sujet qui n'a pas fait l'objet de l'examen, d'après nous.

M. Keyes: Pouvons-nous entendre votre opinion sur les perspectives que présente le concept «ciels ouverts» pour l'industrie canadienne?

M. Marsden: Il y a des possibilités, mais dans notre contexte particulier, nous avons besoin de règles du jeu équitables pour être en mesure de faire face à la concurrence. D'après moi, ces règles sont assez équitables dans d'autres secteurs, comme celui du transport aérien de voyageurs. C'est seulement cette catégorie spéciale, celle des services aériens spécialisés, qui est unique. Ce n'est qu'un élément très limité de l'aéronautique au Canada. Nous craignons qu'on ne le néglige complètement.

M. Keyes: Comment pouvons-nous établir des règles du jeu équitables?

[Texte]

Mr. Marsden: It is going to be a matter of negotiating the standards in the U.S. up to a level consistent with ours. I think that is recognized in the U.S. FAA in joint air-worthiness authority requirements in Europe. To meet those, the U.S. has recognized they cannot put their standards forward in that harmonization. I see it as a matter of negotiation.

Mr. Keyes: That is interesting. So we as Canadians would speak to the U.S. vis-à-vis their regulations to bring them up to ours. Rather than make any kind of ultimatums, for lack of a better word, here are our standards vis-à-vis safety and everything else; if you cannot bring them up to our standards, then. . .

Mr. Marsden: I think that is the position we should maintain. We believe the regulations in our business have been developed as the technology in our business has been developed and the regulations are valid. If I did not think the regulations were valid, I would want to reduce ours. But our regulations appear to be valid and they appear to be consistent with what other people are doing. I think we as Canadians have to say that regulatory environment is the way it must be.

● 0915

Mr. Keyes: When you say other people are doing it, are you talking about other G-7 members?

Mr. Marsden: Yes. The European Community primarily is where we have a lot of contact and a lot of discussion with their regulators. Ours are very similar to theirs. Theirs will not be less stringent than ours are.

Mr. Keyes: Is there any Canadian competition in the specialty aircraft industry?

Mr. Marsden: Yes, but it's minimal. It's not a large industry. It is mainly government-operated fleets.

Mr. Keyes: How much do the government-operated fleets impact on your business?

Mr. Marsden: They create a large lack of opportunity, I guess.

Mr. Keyes: Does it cut into your operation financially to any kind of an estimated amount?

Mr. Marsden: No, it doesn't.

Mr. Keyes: For business you might otherwise have?

Mr. Marsden: It's business we would have an opportunity to bid on if it was not operated by provincial governments.

Mr. Keyes: You mentioned you can't compete if we let the Americans in here. But if the Americans came in here, wouldn't they have to play by the same rules as you? Even though they would have to do that, would they still have the edge on you?

Mr. Marsden: I would hope they would have to operate under the same rules.

Mr. Keyes: You would suggest they might not have to?

[Traduction]

M. Marsden: Il faudra négocier avec les États-Unis des normes comparables aux nôtres. Je pense que la Federal Aviation Administration des États-Unis le reconnaît dans les conditions réglementaires de navigabilité établies conjointement en Europe. Les États-Unis reconnaissent que pour assurer l'harmonisation, ils ne peuvent pas proposer l'utilisation de leurs normes. J'y vois une question à négocier.

M. Keyes: C'est intéressant. Le Canada demanderait donc aux États-Unis de relever leurs règlements au niveau des nôtres. Au lieu de leur envoyer des ultimatums, si je peux me permettre l'expression, de dire que s'ils ne peuvent pas relever leurs normes de sécurité et autres normes au niveau des nôtres, alors. . .

M. Marsden: C'est la position que nous devrions adopter, à mon avis. Nous croyons que les règlements ont évolué dans notre secteur au fur et à mesure que la technologie évoluait, et ils sont donc bien fondés. Si je ne pensais pas que nos règlements sont bien fondés, je voudrais qu'on les assouplisse. Mais nos règlements semblent être bien fondés et paraissent concorder avec ce que d'autres font. Nous devons reconnaître, je pense, que nous avons au Canada la réglementation qui s'impose.

M. Keyes: Quand vous parlez de ce que d'autres font, voulez-vous parler des autres membres du Groupe des sept?

M. Marsden: Oui. Je veux parler principalement des pays de la Communauté européenne, car nous avons beaucoup de contacts avec les représentants de leurs organismes de réglementation. Nos règlements sont très semblables aux leurs. Leurs règlements ne sont pas moins sévères que les nôtres.

M. Keyes: Est-ce que la concurrence existe au Canada dans le secteur des services aériens spécialisés?

M. Marsden: Oui, mais elle est minime. Ce n'est pas un grand secteur. Il s'agit surtout de flottes gouvernementales.

M. Keyes: Quel est l'impact de ces flottes gouvernementales sur vos activités?

M. Marsden: Elles ferment beaucoup de possibilités, je suppose.

M. Keyes: Vous privent-elles de revenus que vous pouvez évaluer?

M. Marsden: Non.

M. Keyes: Vous privent-elles de contrats que vous pourriez obtenir si elles n'existaient pas?

M. Marsden: Il s'agit de contrats pour lesquels nous pourrions soumissionner, si ce n'était de ces flottes qui appartiennent à des gouvernements provinciaux.

M. Keyes: Vous avez dit que vous ne pourriez pas faire face à la concurrence si nous accordions aux Américains l'accès au marché canadien. Toutefois, si les Américains venaient ici, ne devraient-ils pas respecter les mêmes règles du jeu que vous? Et dans ce cas, auraient-ils encore un avantage sur vous?

M. Marsden: J'espère bien qu'ils devraient respecter les mêmes règles.

M. Keyes: Vous pensez qu'on ne les obligerait peut-être pas à le faire?

[Text]

Mr. Marsden: I think there's going to be a lot of pressure on us to make exceptions to those. That's a flag I'm interested in raising.

Mr. Keyes: In what areas?

Mr. Marsden: In what ways? I just think there'll be pressure on the regulators to soften the regulations toward the American level. If the American regulatory environment is consistent, yes, we can compete. But we cannot compete with airplanes that are given to operators when we have to buy ours in the marketplace. That's the other aspect.

Mr. Keyes: Can you get a little more specific vis-à-vis where we're going to soften the regulations, as you suggest, toward an American in Canada?

Mr. Marsden: No, I can't, because the case hasn't come up or there hasn't been a recent instance of that. There have been instances in the past on very short-term operating contracts where we've been competing with American operators in other provinces and they've operated under a different regulatory environment from the one we have.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, thank you for your presentation. As I listened to you this morning and as I've read the two pages entitled "Conair Issues", I get the sense you're nervous that something is happening out there and you're trying to flag it for us to let us know somebody somewhere is putting the pressure on now to make these changes. Is that a fairly accurate assessment of where you're coming from?

Mr. Marsden: No, not quite. I wanted to flag it to your attention, because we are a very narrow spectrum of the aviation industry in Canada and it wouldn't normally be raised by a large number of people. So I see it as an issue that may not be picked up.

Mr. Angus: You must believe, though, there is the possibility that this will happen. Otherwise you wouldn't be raising it with us today.

Mr. Marsden: I'm concerned, certainly. As a businessman, I must be concerned.

Mr. Angus: Fair enough. But I'm trying to find out what's behind it. Is this what you're worried might happen out of the bilateral? Let's say we achieve a new bilateral and it deals with specialty aviation services, and it deals with it in such a way that each country accepts the standards of the other. Therefore Americans would only have to meet the standards of their country but could operate in Canada, and vice versa.

• 0920

Mr. Marsden: We're such a small part of that bilateral specialty aviation that I think it will not get the same treatment in discussion as the overall airline industry will benefit from.

Mr. Angus: I agree with you, but you're still not responding specifically to the question. Are you worried that you might get traded off, in effect, as part of the bilateral negotiations?

Mr. Marsden: I'm not as directly worried about being traded off in the bilateral negotiations as I am about just having marketplace pressure, following that pressure on our regulators.

[Translation]

M. Marsden: Je pense qu'on exercera beaucoup de pression sur nous pour que nous leur consentions des exceptions. Je veux simplement vous signaler cette possibilité.

M. Keyes: Dans quels domaines?

M. Marsden: De quelle manière? Je pense seulement qu'on essaiera de convaincre les responsables de la réglementation d'assouplir les règlements pour les ramener au niveau américain. Si les règlements américains sont comparables aux nôtres, nous pourrions faire face à la concurrence; mais nous ne pourrions pas faire concurrence à des entreprises auxquelles on donne des appareils, tandis que nous devons acheter les nôtres sur le marché. C'est l'autre aspect de la question.

M. Keyes: Pouvez-vous me donner un exemple plus précis des règlements que nous allons assouplir, comme vous le dites, pour une entreprise américaine qui viendrait au Canada?

M. Marsden: Non, je ne peux pas, parce que ce n'est pas encore arrivé, ou du moins il n'y a pas eu de cas récents. Il est arrivé dans le passé que nous ayons eu à faire face à la concurrence d'entreprises américaines pour des contrats à court terme dans d'autres provinces, et des règlements différents des nôtres s'appliquaient à ces Américains.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous remercie de votre exposé. D'après ce que vous avez dit ce matin et d'après le document de deux pages intitulé «Conair Issues», j'ai l'impression que vous craignez que quelque chose ne soit en train de se passer et que vous essayez de nous faire comprendre que quelqu'un exerce des pressions en vue de faire apporter ces changements. Est-ce une bonne analyse de ce que vous voulez dire?

M. Marsden: Non, pas tout à fait. Je voulais simplement vous le signaler, parce que nous représentons un élément très limité du secteur du transport aérien au Canada et que cette question ne serait pas normalement soulevée par beaucoup de gens. Je pense donc qu'on risque de négliger cette question.

M. Angus: Vous devez croire, cependant, qu'il est possible que cela se produise. Autrement, vous ne souleveriez pas cette question ici aujourd'hui.

M. Marsden: Je suis certainement préoccupé. Je dois l'être, en tant qu'homme d'affaires.

M. Angus: Très bien, mais j'essaie de savoir ce qui vous a amenés à vous préoccuper ainsi. Craignez-vous que cela ne se produise à cause de l'accord bilatéral? Si nous concluons un nouvel accord bilatéral, par exemple, portant sur les services aériens spécialisés, et en vertu duquel chaque pays accepte les normes de l'autre. Ainsi, les Américains n'auraient à respecter que les normes de leur pays, mais pourraient exploiter leurs entreprises au Canada, et vice versa.

M. Marsden: Nous constituons une si petite partie de cette aviation spécialisée bilatérale, dans les discussions, que nous ne bénéficierons pas du même traitement que le reste de l'aviation.

M. Angus: Je suis d'accord, mais vous ne répondez toujours pas à ma question. Craignez-vous d'être traités en parents pauvres dans les négociations?

M. Marsden: Pas tant d'être traités en parents pauvres que de subir les pressions du marché conjuguées à celles de nos organismes de réglementation.

[Texte]

Mr. Angus: Do you feel that the pressure will come from those who purchase your services, that they will put the pressure on the government to dilute the standards in such a way that they can gain access to American suppliers?

Mr. Marsden: It can come from two places; it can come from the American suppliers, accompanied with pressure from current customers who may be less than knowledgeable about what the total issue is.

Mr. Angus: One of the recommendations in the NTA review report deals with the question of aviation safety. It deals with other than the tier one carriers, suggesting that there is a problem, and they recommended that examination should be done on that. In terms of your industry, is it one of the problem areas, just because of the very nature of the circumstances in which you find yourselves: fighting fires, the dangerous terrain, and things such as that?

Mr. Marsden: I wouldn't call it a problem, but I'd certainly call it a high awareness. Our training focuses heavily on that, as does our monitoring. We feel that our training and monitoring exceed the requirements to try to maintain that safety position. So we're very aware of it.

Mr. Angus: Does your industry have a higher level of accidents than the other sectors?

Mr. Marsden: Per 1,000 or 10,000 flight-hours, yes.

Mr. Angus: I honestly don't know whether the current legislation affects you, but under the National Transportation Act there is a restriction on foreign ownership, of 25%. We certainly know that affects the scheduled carriers.

Does it affect you and, secondly, what is your opinion on the recommendation that the threshold should go from 25% to 49%?

Mr. Marsden: On the first part of your question, my understanding is that we're still held under that 25% rule. As I look at other countries of the world where we operate and see the foreign ownership varying from 25% up to 49%, I think that in harmonization we're going to have to move toward the 49%.

Mr. Angus: In your industry is there any cross-over in foreign ownership at this time in Canada, or are all the companies fully Canadian owned?

Mr. Marsden: To the best of my knowledge, they're Canadian owned, or at least Canadian controlled.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I would like to follow up on a couple of the issues that have been raised. On the question about the so-called gifted aircraft and that many U.S. operators' aircraft have been entirely subsidized by the U.S. government, I wonder if you could go into that in a little bit more detail. Is this the disposition of military equipment, for example, after a certain period?

Mr. Marsden: Simplistically, it is. In the U.S., through some problems with aging aircraft and some lobbying by the fire-fighting agencies, they've been able to acquire surplus military aircraft at little or no cost, maybe by trading an aircraft that was not certifiable to the military for a museum piece and getting a Lockheed C-130 or several C-130s in its place.

[Traduction]

M. Angus: Les pressions viendront-elles de vos clients, qui réclameront du gouvernement un assouplissement des règles pour avoir accès aux fournisseurs américains?

M. Marsden: Elles peuvent venir de deux endroits: des fournisseurs américains et des clients actuels, qui connaissent peut-être moins l'ensemble de la question.

M. Angus: Une des recommandations du rapport d'examen de la LTN porte sur la sécurité de l'aviation, celle des transporteurs de première catégorie; on laisse entendre qu'il y a un problème et qu'il y a lieu de l'examiner. Dans votre secteur d'activité, est-ce un problème? Peut-être cela tient-il à la nature même de votre activité, la lutte contre les incendies, les accidents de terrain, etc.?

M. Marsden: Je ne dirais pas que c'est un problème, mais on y est très sensible. Notre formation et nos contrôles insistent beaucoup là-dessus. De fait, nous faisons plus que ce qui est exigé de nous pour garantir la sécurité. Nous en sommes donc très conscients.

M. Angus: Le nombre d'accidents est-il plus élevé chez vous qu'ailleurs?

M. Marsden: Par 1 000 ou 10 000 heures de vol, oui.

M. Angus: La Loi sur les transports nationaux limite la propriété étrangère à 25 p. 100. Cela vous touche-t-il? Nous savons que les transporteurs aériens réguliers, eux, sont touchés.

Deuxièmement, il a été recommandé de faire passer ce pourcentage à 49 p. 100; qu'en pensez-vous?

M. Marsden: Nous sommes toujours assujettis à la règle de 25 p. 100, à ma connaissance. Dans les autres pays du monde où nous travaillons, le degré de propriété étrangère varie entre 25 et 49 p. 100. Avec l'harmonisation, je pense qu'il faudra nous acheminer vers les 49 p. 100.

M. Angus: Y a-t-il des intérêts étrangers dans votre secteur d'activité, ou toutes les entreprises appartiennent-elles à 100 p. 100 à des Canadiens?

M. Marsden: À ce que je sache, elles appartiennent toutes à des Canadiens, ou, en tout cas, elles sont contrôlées par eux.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): J'aimerais revenir à certaines des questions qui ont été soulevées. On a parlé d'avions obtenus gratuitement et du fait qu'un grand nombre d'exploitants américains sont grassement subventionnés par l'État américain. Pourriez-vous nous en dire davantage? S'agirait-il de matériel militaire usagé cédé au bout d'un certain temps?

M. Marsden: En un mot, oui. Aux États-Unis, à cause de certains problèmes rencontrés dans de vieux appareils et de pressions exercées par les organismes de lutte contre les incendies, certains ont pu se porter acquéreurs d'avions militaires excédentaires gratuitement, ou pour presque rien, peut-être en échangeant un appareil inférieur aux normes militaires, dans le cas d'une pièce de musée, contre un ou plusieurs Lockheed C-130.

[Text]

[Translation]

• 0925

Mr. Wilson: Are these dispositions by the military a public matter, or are you suggesting that they are more an arrangement that is arrived at from time to time? For example, would Conair ever have access to picking up surplus equipment such as that? Are they ever auctioned?

Mr. Marsden: If they went out through the normal disposition route, yes, Conair would have access. Through these arrangements, as you mentioned—and that is probably an appropriate word—we don't have access. If they go out through the normal public offering process, then it is a competitive market and everybody bids what they bid, and that's fair.

Mr. Wilson: I am curious as well about this question of the standards, the assuring of airframe longevity, the maintenance, and the fatigue life analysis and all of this. You are saying that the United States is out of step with the rest of the world in terms of regulations in this area. Is that correct?

Mr. Marsden: Yes, I am.

Mr. Wilson: Is there any evidence to indicate that the U.S. is seriously out of line in this regard, that public safety is jeopardized by the lower standards?

Mr. Marsden: I think there is in aircraft that have lost wings in operations. Had those same aircraft been operating in Canada, they would not have been able to operate at the weights they were at or in the environment they were in. Because of the regulatory environment in the U.S., they just did not have the integrity for the position they were put into.

Mr. Wilson: Mr. Angus was exploring the area of bilateral discussion and he asked you if you have some concerns or fears about trade-offs being made. To your knowledge, are there specialty areas within this country that, despite the impediments you have raised here, could compete and do very well in the United States?

Mr. Marsden: Sectors of the specialty aviation industry?

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Marsden: Yes, I think there are. I am speaking primarily about the fire-fighting industry, and even more about the fixed-wing part of the fire-fighting industry.

Mr. Wilson: Are you aware of any reasons why Canada might want to enter into a bilateral agreement with the United States that would not insist on the stringent standards we now have in place?

Mr. Marsden: Not that I am aware of, no.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Gentlemen, thank you for your presentation. I recall you appearing before the committee on open skies.

Did you appear in front of the National Transportation Act Review Commission?

Mr. Marsden: No. I did on open skies.

M. Wilson: Est-ce que cette cession du matériel excédentaire par les forces armées se fait conformément à un processus de soumission publique, ou bien voulez-vous dire qu'il s'agit plutôt d'un arrangement qui est conclu à l'occasion? Par exemple, est-ce que Conair pourrait avoir accès à ce genre de matériel excédentaire? Ce matériel est-il parfois mis aux enchères?

M. Marsden: Si le processus normal d'aliénation du matériel était suivi, oui, Conair y aurait accès. Mais avec ces arrangements, comme vous dites—et c'est sans doute le mot juste—nous n'y avons pas accès. S'ils suivent le processus normal de soumission publique, alors il s'agit d'un marché concurrentiel, et tout le monde peut soumissionner, ce qui est juste.

M. Wilson: Une question qui pique ma curiosité également, c'est celle des normes, pour assurer la longévité de la cellule, la maintenance et l'évaluation de la durée de vie en fatigue. Vous dites qu'aux États-Unis, les normes ne sont pas aussi élevées que dans le reste du monde dans ce domaine. Est-ce exact?

M. Marsden: Oui.

M. Wilson: A-t-on des preuves indiquant qu'aux États-Unis, les règlements ne sont absolument pas conformes à cet égard, que la sécurité publique est compromise en raison des normes moins élevées?

M. Marsden: Je pense que oui, car il y a des appareils qui ont perdu des ailes pendant qu'ils étaient en marche. Si ces mêmes appareils avaient été utilisés au Canada, ils n'auraient pas pu voler dans de telles conditions et avec un tel poids. La réglementation américaine ne devrait pas permettre à des appareils de voler dans de telles conditions.

M. Wilson: M. Angus a abordé la question des négociations bilatérales et vous a demandé si vous étiez inquiets et si vous craignez que l'on ne fasse des compromis. À votre connaissance, y a-t-il des services aériens spécialisés au Canada qui, malgré les obstacles que vous avez mentionnés ici, pourraient être concurrentiels aux États-Unis?

M. Marsden: Des secteurs des services aériens spécialisés?

M. Wilson: Oui.

M. Marsden: Oui, je pense qu'il y en a. Je parlais surtout des services de lutte contre les incendies, et plus précisément des aéronefs à voilure fixe.

M. Wilson: Savez-vous pour quelles raisons le Canada voudrait conclure un accord bilatéral avec les États-Unis sans insister pour que soient respectées les normes strictes qui sont en vigueur à l'heure actuelle au Canada?

M. Marsden: Pas à ma connaissance, non.

M. Atkinson (St. Catharines): Messieurs, je vous remercie de votre exposé. Je me rappelle que vous avez comparu devant notre comité au sujet de l'ouverture des espaces aériens, des ciels ouverts.

Avez-vous comparu devant la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux?

M. Marsden: Non. J'ai comparu au sujet de l'ouverture des espaces aériens.

[Texte]

Mr. Atkinson: In terms of the open skies negotiations, how have you felt your concerns have been looked after? Has the specialty aircraft industry had an opportunity to make submissions to the negotiators when the negotiations have been going on?

Mr. Marsden: Yes, we had very good access in that the specialty side got moved over into NAFTA. The treatment it received in NAFTA I think is right. You have to meet the national treatment. What I am asking and what I am concerned about is, will national treatment be upheld?

Mr. Atkinson: So you are satisfied by the way the NAFTA has been negotiated in your field. It is the open skies negotiations that you're concerned about now.

Did you feel that you had access to our negotiators in open skies and they were listening to your concerns?

Mr. Marsden: Yes, but—the point Mr. Angus was making—my concern is that we are such a narrow slice that I wonder if we will be able to get real representation at the tables when the time comes. I recognize that it's difficult.

● 0930

Mr. Atkinson: Then maybe you can give us a feeling for how you have been treated in the negotiations until now and where you see the negotiations being at and what's happening with the negotiations themselves.

Mr. Marsden: We're provided with what's called national treatment regarding safety standards. I don't believe it's a defined term, so I'm not quite sure what the words "safety standards" mean. As I would interpret it, the agreement is that a U.S. carrier coming in here would have to have what's called national treatment, which means they have to be treated in the same way as we are, but my concern is that there'll be pressure on that.

Mr. Atkinson: In the specialty area, the other area we heard about during open skies was the mapping companies. They could hardly wait to get to the United States market, because they have efficiencies and so on and they think they can compete anywhere on current terms.

Are you aware of safety standards entering into that at all?

Mr. Marsden: The mapping side in the U.S. does not fall under the same particular level of restricted category as the fire-fighting does, so as far as I'm concerned, the mapping can be competitive in the current environment.

Mr. Atkinson: You have the fire-fighters and the mapping area. Are there other areas in specialty aircraft?

Mr. Marsden: Some of the spraying requirements would fall in and my comments about fire-fighting would pertain.

[Traduction]

M. Atkinson: Lors des négociations sur l'ouverture des espaces aériens, aviez-vous l'impression que l'on a tenu compte de vos préoccupations? Les services aériens spécialisés ont-ils eu l'occasion de présenter leurs conclusions aux négociateurs au cours des négociations?

M. Marsden: Oui, nos préoccupations ont été prises en compte, puisqu'il a été décidé que les services aériens spécialisés seraient inclus dans l'ALÉNA. Je pense que c'est excellent, car l'ALÉNA prévoit que les services aériens spécialisés doivent être soumis au traitement national. Je me demande cependant si le traitement national sera maintenu. Voilà ce qui me préoccupe.

M. Atkinson: Vous êtes donc satisfaits de la façon dont l'ALÉNA a été négocié dans votre domaine. Ce sont les négociations sur l'ouverture des espaces aériens qui vous préoccupent maintenant.

Lors des négociations sur l'ouverture des espaces aériens, aviez-vous l'impression que vous aviez accès à nos négociateurs et qu'ils vous écoutaient?

M. Marsden: Oui, mais—c'est ce que M. Angus disait—ce qui me préoccupe, c'est que notre secteur est si peu lourd dans la balance que je me demande si nous réussirons à être vraiment représentés aux tables de négociation le moment venu. Je reconnais que c'est difficile.

M. Atkinson: Alors peut-être pouvez-vous nous donner une idée de la façon dont vous avez été traités lors de ces négociations jusqu'à présent et des progrès qui ont été accomplis lors de ces négociations à votre avis.

M. Marsden: On nous a donné ce que l'on appelle le traitement national en ce qui concerne les normes de sécurité. Je ne crois pas qu'il s'agisse d'un terme défini, alors je ne suis pas certain de ce que signifie les mots «normes de sécurité». Selon mon interprétation, l'accord stipule qu'au Canada, un transporteur américain serait soumis à ce que l'on appelle le traitement national, c'est-à-dire qu'il serait traité de la même façon que nous, mais je crains qu'il n'y ait des pressions à cet égard.

M. Atkinson: Dans le secteur des services spécialisés, nous avons également entendu parler des compagnies de cartographie lorsque nous avons examiné la question de l'ouverture des espaces aériens. Ces compagnies étaient très impatientes d'avoir accès au marché américain, car elles sont compétentes et estiment pouvoir être concurrentielles sur n'importe quel marché dans les conditions actuelles.

Êtes-vous au courant des normes de sécurité qui existent pour ces services aériens spécialisés de cartographie?

M. Marsden: Les services aériens de cartographie aux États-Unis ne sont pas soumis aux mêmes restrictions que les services de lutte contre les incendies, de sorte qu'à ma connaissance, les services canadiens peuvent être concurrentiels dans les conditions actuelles.

M. Atkinson: Il y a donc les services de lutte contre les incendies et les services aériens de cartographie. Existe-t-il d'autres services aériens spécialisés?

M. Marsden: Il y a les services aériens d'épandage, qui doivent répondre à certaines exigences, et mes observations au sujet des services de lutte contre les incendies s'appliquent également à ces services.

[Text]

Mr. Atkinson: So those are the three areas we would include in specialty aircraft.

Mr. Marsden: Yes.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I am curious about why the Rivard commission, the National Transportation Act Review Commission, didn't look at this specifically.

Did you make overtures to the Rivard commission as you did with open skies?

Mr. Marsden: No, we didn't. We did with open skies.

Mr. Richardson: Yes, I know that you did with open skies, and I am curious to know why the Rivard commission wouldn't have looked at this. Is it because there is just not a large enough niche in the country?

Mr. Marsden: It's a very small niche.

Mr. Richardson: But obviously so many of the areas, such as safety standards, would affect a broader range.

Mr. Marsden: It does, because you're operating from airports where commercial activities are taking place at the same time.

Mr. Richardson: I don't have a question. I was just curious about why the Rivard commission didn't look into this. I guess we'll have to ask them. Thank you very much for your presentation this morning.

The Chairman: I understand that you would like one more short question, Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Just so I understand clearly, can Americans bid on Canadian short-term contracts?

Mr. Marsden: Yes, they can if the... I had better be careful here. On the comment I was referring to where you asked if there have ever been different standards, that was under a 10-years-ago environment, and it was where all the Canadian aircraft had to be employed first and then they could go out and hire U.S. aircraft on an ad hoc basis.

Mr. Keyes: That requirement is no longer there?

Mr. Marsden: No, because under the—

Mr. Keyes: FTA.

Mr. Marsden: —FTA or NAFTA, when it goes into force, the fire-fighting side will be opened right away. I believe that spraying is five years.

Mr. Keyes: But are you aware of any bidding that goes on by Americans on Canadian contracts now?

Mr. Marsden: Today? Yes, I am.

Mr. Keyes: So they do go on. Over the last two or three years, how many jobs have been won away from Canadians by Americans?

Mr. Marsden: In our sector? None. However, the bidding is really just starting now. There has not been bidding that I can recall over the last three years, but bidding is currently going on.

[Translation]

M. Atkinson: Voilà donc les trois types de services aériens spécialisés.

M. Marsden: Oui.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): J'aimerais savoir pourquoi la Commission Rivard, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, n'a pas examiné cette question.

Avez-vous présenté des instances devant la Commission Rivard comme vous l'avez fait pour l'ouverture des espaces aériens?

M. Marsden: Non. Nous l'avons fait pour les ciels ouverts.

M. Richardson: Oui, je sais, mais je serais curieux de savoir pourquoi la Commission Rivard n'a pas examiné cette question. Est-ce tout simplement parce que ce n'est pas un créneau très important au Canada?

M. Marsden: C'est un tout petit créneau.

M. Richardson: Mais de toute évidence bon nombre de questions, comme celle des normes de sécurité, touchent davantage de services aériens.

M. Marsden: Effectivement, car on fonctionne dans des aéroports où se déroulent en même temps d'autres activités commerciales.

M. Richardson: Je n'ai pas de question. J'étais tout simplement curieux de savoir pourquoi la Commission Rivard ne s'est pas penchée sur cette question. Je suppose qu'il me faudra le leur demander. Je vous remercie beaucoup de votre exposé de ce matin.

Le président: Je crois comprendre que vous aimeriez poser une autre courte question, monsieur Keyes.

M. Keyes: Pour que ce soit bien clair pour moi, est-ce que les Américains peuvent soumissionner pour des contrats canadiens à court terme?

M. Marsden: Oui, ils peuvent soumissionner si le... Je dois être prudent ici. Tout à l'heure vous m'avez demandé si les normes avaient déjà été différentes, et je vous ai répondu qu'avant de pouvoir se servir d'un aéronef américain à l'occasion, il fallait que tous les aéronefs canadiens soient d'abord utilisés. C'était la situation il y a 10 ans.

M. Keyes: Cette exigence n'est plus en vigueur?

M. Marsden: Non, car aux termes de...

M. Keyes: L'ALÉ.

M. Marsden:... l'ALÉ ou l'ALÉNA, lorsque ce dernier entrera en vigueur, les services de lutte contre les incendies seront ouverts tout de suite. Je crois que pour les services d'épandage, il y a une période d'attente de cinq ans.

M. Keyes: Mais savez-vous si les Américains soumissionnent à l'heure actuelle pour des contrats canadiens?

M. Marsden: Aujourd'hui? Oui, je suis au courant.

M. Keyes: Donc, cela se fait. Au cours des deux ou trois dernières années, combien d'emplois les Canadiens ont-ils perdus aux Américains?

M. Marsden: Dans notre secteur? Aucun. Cependant, les soumissions ne font que commencer. Au cours des trois dernières années, je ne me rappelle pas qu'il y ait eu des soumissions de la part des Américains, mais je sais qu'il y en a à l'heure actuelle.

[Texte]

Mr. Keyes: So you fear what might come in the not-too-distant future more than what has transpired in the last five years?

Mr. Marsden: Correct.

The Chairman: I'd like to return for one moment to a line of questioning Mr. Wilson was pursuing. You feel that the review commission was deficient in not addressing two or three items. With reference to your comments on subsidized aircraft purchases, you've identified what you consider to be a problem, yet you haven't indicated to us what you feel the solution might be. What sort of recommendation would you have liked the review commission to have come up with, with reference to that particular item?

● 0935

Mr. Marsden: On the gifted aircraft, as I call them, or the subsidized aircraft?

The Chairman: Yes.

Mr. Marsden: I think the competitive environment should be there. We should all have the opportunity to bid on these if they are in fact usable and certifiable in Canada, rather than having arrangements made directly with specific operators in the U.S.

The Chairman: How would you anticipate that arrangement could be developed?

Mr. Marsden: The same process that would happen here under Crown Assets Disposal, through their same disposal system, where we bid on aircraft or aircraft parts that come out in the U.S. in the competitive environment, and we win or lose on our own bid. That does not happen on these aircraft for fire-fighting.

The Chairman: Do you feel that the American authorities would be receptive to that sort of suggestion?

Mr. Marsden: I couldn't speculate.

The Chairman: It probably doesn't require much speculation.

Gentlemen, thank you very much for appearing before the committee this morning. We appreciate it. We are very pleased that you took the time to put together your brief.

Mr. Marsden: Thank you very much for the opportunity.

● 0940

The Chairman: Continuing our deliberations, we have with us the Western Canadian Shippers' Coalition.

Gentlemen, I welcome you to the deliberations of the standing committee this morning. I understand that Mr. Tom Culham, who is the Chairman of this group, will be presenting the brief.

Mr. Culham, I invite you to proceed. Perhaps first you would identify your colleagues for the benefit of the committee.

[Traduction]

M. Keyes: Donc vous craignez davantage ce qui pourrait se produire dans un avenir pas trop éloigné que ce qui s'est passé au cours des cinq dernières années?

M. Marsden: C'est exact.

Le président: J'aimerais revenir un instant aux questions qu'a abordées avec vous M. Wilson. Vous êtes d'avis que la commission d'examen a eu tort de ne pas aborder deux ou trois questions. Pour ce qui est de vos observations concernant les achats d'appareils subventionnés, vous avez identifié ce qui est, d'après vous, le problème, mais vous ne nous avez pas donné de solution. Quel type de recommandation estimez-vous que la commission aurait dû faire par rapport à cette question?

M. Marsden: Au sujet des appareils donnés, comme je les appelle, ou des appareils subventionnés?

Le président: Oui.

M. Marsden: Je crois que cela devrait se passer d'une façon concurrentielle. Nous devrions tous avoir l'occasion de présenter des offres d'achat si ces appareils peuvent en effet être exploités et obtenir un certificat d'exploitation au Canada, plutôt que de les écouler directement en vertu d'ententes conclues avec certains transporteurs aux États-Unis.

Le président: Et quel type d'arrangement prévoyez-vous?

M. Marsden: Le même processus qui se passerait ici en vertu du système utilisé par le Centre de distribution des biens de la Couronne, où nous soumissionnons d'une façon concurrentielle pour acheter des appareils ou des parties d'avions qui proviennent des États-Unis, soumission qui est ensuite acceptée ou rejetée. Ce n'est pas la procédure en vigueur pour ces appareils de lutte contre les incendies.

Le président: Croyez-vous que les autorités américaines accepteraient ce type de suggestion?

M. Marsden: Je ne pourrais pas avancer des hypothèses là-dessus.

Le président: Ce n'est sûrement pas nécessaire de faire de nombreuses hypothèses là-dessus.

Messieurs, je vous remercie beaucoup d'avoir témoigné devant le comité ce matin. Nous l'apprécions. Nous vous savons gré d'avoir pris le temps de préparer votre mémoire.

M. Marsden: Merci beaucoup de nous avoir fourni l'occasion de le faire.

Le président: Nous poursuivons donc nos délibérations. Nous allons maintenant entendre des représentants de la Western Canadian Shippers' Coalition.

C'est avec plaisir, messieurs, que je vous accueille ici ce matin. Je crois que le mémoire de ce groupe sera présenté par M. Tom Culham, président de la coalition.

Monsieur Culham, je vais donc vous donner la parole, mais avant de présenter votre exposé, veuillez nous présenter les autres membres de votre groupe.

[Text]

Mr. Tom Culham (Chairman, Western Canadian Shippers' Coalition): Thank you, Mr. Chairman.

I'll introduce the members of our panel who are here: Kevin Doyle, President, Sultran Limited; Emile Dubois, Manager, Transportation, Luscar Ltd.; Terry Park, Manager, Logistics, Novacor Chemicals; and Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Limited.

I sent a long version of a submission to the standing committee last week, and I would like to ask that it be appended to the official record. I have a shorter statement to make this morning.

On behalf of the Western Canadian Shippers' Coalition, I wish to express our appreciation for the opportunity to appear before you today.

The coalition members include major western Canadian shippers in mining products, fertilizers, forest products, potash, sulphur, coal, and petrochemical industries. In 1991, the WCSC members employed over 110,000 people in western Canada and produced approximately 67 million tonnes of product per year, and spent over \$4 billion per year on transportation.

The economy of western Canada is highly dependent on resource exports, and these exports are overwhelmingly rail oriented. Moreover, transportation costs are a significant component of the total value of products. For example, transportation costs of sulphur can reach 70% of the value of the product. Thus transportation charges are one of the most significant factors affecting our ability to reach markets and one of the most significant factors affecting the health of the western Canadian resource export sector. Changes to the National Transportation Act promise to have a major impact on western Canada and they need to be considered carefully.

Gentlemen, we are very disappointed with the results of the review commission report. The fundamental policy of the NTA 1987 is that the transportation industry is intended to serve the needs of shippers and travellers, and the competition and market forces are the prime agent in providing viable and effective transportation services. The review commission railway recommendations reversed this fundamental policy by reducing competition to support railway viability. I would like to repeat that. The review commission recommendations reversed the fundamental policy of the act by reducing competition to support railway viability.

How does it do that? It advocates wholesale abandonment of track without regard to the impact on competition. It advocates conveyance of lines to short-line operations without regard to the impact on competition. It advocates increased track sharing without regard to the impact on competition. It advocates reducing the effectiveness of the competitive line rate provision, a cornerstone of competition in the act. It advocates softening of the final offer arbitration provision, another critical element supporting competition.

[Translation]

M. Tom Culham (président, Western Canadian Shippers' Coalition): Merci, monsieur le président.

Je suis accompagné de M. Kevin Doyle, président, Sultran Limited, de M. Émile Dubois, directeur, Transports, Luscar Limited, de M. Terry Park, directeur, Logistique, Novacor Chemicals, et de M. Barry Hagen, directeur, Services de transport, MacMillan Bloedel Limited.

Le texte complet de notre mémoire vous a été adressé la semaine dernière, et je vous serais reconnaissant de l'inclure dans le procès-verbal de cette séance. Mon exposé, ce matin, sera plus bref.

Au nom de la Western Canadian Shippers' Coalition, je tiens à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Notre coalition compte parmi ses membres certains des plus importants expéditeurs de l'Ouest canadien; ils expédient des produits miniers, des produits forestiers, des engrais, de la potasse, du soufre, du charbon, des produits du secteur pétrochimique. En 1991, les membres de la coalition employaient plus de 110 000 personnes dans l'Ouest canadien, le tonnage produit s'élevait à 67 millions de tonnes par an et le coût des transports était de 4 milliards de dollars par an pour ces entreprises.

Dans l'Ouest du Canada, l'économie repose sur l'exportation de ressources naturelles, et la très grande majorité des exportations sont expédiées par chemin de fer. De plus, le coût du transport représente un élément important du prix total des produits. Par exemple, le coût du transport du soufre peut s'élever à 70 p. 100 de la valeur du produit. Le prix du transport est donc l'un des plus importants facteurs qui déterminent la possibilité de pénétrer les marchés étrangers, et il touche donc de très près la santé du secteur de l'exportation des ressources naturelles de l'Ouest du Canada. Les modifications à la Loi sur les transports nationaux auront donc des conséquences très importantes pour notre région et doivent être examinées de très près.

Nous devons vous dire, messieurs, que les résultats du rapport de la commission d'examen nous ont profondément déçus. La politique fondamentale incorporée dans la Loi sur les transports nationaux de 1987 voulait que le secteur des transports serve les intérêts des expéditeurs et des voyageurs, et ce sont les forces du marché et la concurrence qui jouent le premier rôle pour assurer des services de transport viables et efficaces. Les recommandations de la commission d'examen relatives au transport ferroviaire ont bouleversé cette politique fondamentale en réduisant la concurrence et en favorisant la viabilité des chemins de fer. Je voudrais répéter cette déclaration. Les recommandations de la commission d'examen ont bouleversé la politique fondamentale incorporée dans la loi en réduisant la concurrence et en favorisant la viabilité des chemins de fer.

Comment la commission réalise-t-elle cela? Elle se déclare en faveur d'un abandon massif de voies, quelles que soient les conséquences pour la concurrence. Elle défend la cession de voies à des exploitants de lignes courtes, quelles que soient les conséquences pour la concurrence. Elle propose une augmentation de la mise en commun des voies, quelles que soient les conséquences pour la concurrence. Elle propose une réduction de l'efficacité des dispositions concernant les prix de ligne concurrentiels, pierre angulaire de la concurrence prévue par la loi. Elle propose un assouplissement de la disposition concernant l'arbitrage des offres finales, autre élément essentiel pour favoriser la concurrence.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Competition has been sacrificed for the health of the railways. Competition is what Michael Porter and other respected economists argue is the keystone to innovation and productivity improvement. Thus, it is the keystone to a country's standard of living.

Gentlemen, Canada is more dependent on trade than any other nation in the world. Western Canada is even more dependent on trade than the rest of Canada. Our customers don't buy trains; they buy lumber, coal, potash. The focus of the review commission report is wrong. Our customers don't care whether the product comes from Canada, the United States, Russia, or Chile; they just want the best product for the best price. We have to demand the same of our railway carriers. It is the only way we can be healthy and keep our employees working. Competition is the only way of getting the best for less.

We know the railways have to reduce costs by reducing trackage and becoming more efficient, but we recommended in our brief to the commission ways to maintain competition and permit the railways to abandon trackage. Our recommendations are consistent with the policy of the act, but they were ignored.

Let me review the review commission's recommendations in detail.

On abandonment, we support the railways' need for a streamlined approach to plant rationalization. However, abandonment of interchanges and rail lines connecting to the United States should continue to be subject to regulatory review. There are many examples of Canadian shippers exporting product by rail into the United States. Sometimes there is more than one route choice, a short route direct to the border and a long route through Canada, then into the United States. It is not right, and it shouldn't be possible for a Canadian carrier to abandon trackage to force traffic on a routing in Canada. But it is great if the Canadian traffic can win the traffic away from the American carrier through a better price and service package.

Unfortunately, Canadian carriers have demonstrated a reluctance to compete, and this is confirmed on page 131 of the review commission report, which states that CN and CP have decided not to compete through CLRs. Safeguards are needed to protect inner changes and connections to the United States.

On a sacrifié la concurrence pour protéger la santé des compagnies de chemin de fer. M. Michael Porter ainsi que d'autres économistes éminents affirment que la concurrence est l'élément clé qui permet les innovations et l'amélioration de la productivité. Elle joue donc un rôle essentiel pour déterminer le niveau de vie d'un pays.

Le Canada, messieurs, dépend du commerce extérieur plus que tout autre pays au monde. Cela est encore plus vrai dans l'Ouest canadien que dans les autres régions du pays. Nos clients n'achètent pas des trains; ils achètent du bois de sciage, du charbon, de la potasse. Le point de vue adopté par la commission d'examen est erroné. Peu importe pour nos clients si le produit qu'ils achètent vient du Canada, des États-Unis, de la Russie ou du Chili; ils veulent tout simplement le meilleur produit au meilleur prix. Nous devons exiger la même chose des transporteurs ferroviaires. C'est la seule façon d'assurer notre santé économique et d'assurer que nos employés aient du travail. La concurrence est la seule méthode qui permette d'obtenir ce qu'il y a de mieux pour moins cher.

Nous savons que les chemins de fer doivent réduire leurs coûts en diminuant la longueur des voies exploitées et en devenant plus efficaces. D'ailleurs, le mémoire que nous avons présenté à la commission recommandait certaines façons d'assurer la concurrence tout en permettant aux compagnies de chemin de fer d'abandonner certaines voies. Nos recommandations sont compatibles avec la politique exprimée dans la loi, mais elles ont été ignorées.

Permettez-moi de reprendre plus en détail les recommandations de la commission.

En ce qui concerne l'abandon de lignes, nous reconnaissons que les compagnies de chemin de fer doivent améliorer leur façon d'aborder leur rationalisation des réseaux. Toutefois, l'abandon de points de correspondance et de lignes se raccordant aux réseaux américains devrait toujours faire l'objet d'un examen dans le cadre des règlements. Bon nombre d'expéditeurs canadiens exportent leurs produits par chemin de fer vers les États-Unis. Ils ont parfois le choix entre un acheminement direct jusqu'à la frontière et un parcours plus long au Canada, pour ensuite aller aux États-Unis. On ne peut accepter qu'un transporteur canadien abandonne des voies pour contraindre les expéditeurs à accepter un parcours plus long au Canada; cela devrait être interdit. Par contre, on ne pourrait que se réjouir si les expéditeurs canadiens n'avaient plus à recourir aux transporteurs américains parce qu'on leur offrirait de meilleurs prix et un meilleur service.

Malheureusement, les transporteurs canadiens ont démontré qu'ils hésitaient à se livrer concurrence, et cela est confirmé à la page 131 du rapport de la commission d'examen, où il est dit que le CN et le CP ont décidé de ne pas recourir à la méthode des prix de ligne concurrentiels pour se faire concurrence. Il est nécessaire de prévoir des mesures de protection des points de correspondance et des points de raccordement aux États-Unis.

[Text]

On conveyance of rail lines, we support the rail line conveyance recommendations of the report, but to maintain competition, the connections between federal and provincial railways must be deemed an origin point for federal law purposes. Federal lines will be conveyed to provincial jurisdiction where there are no competitive access provisions.

Most railway business is national and international. It just doesn't make much sense that just because the traffic originates on a provincial railway it does not have access to federal competitive access provisions. When traffic reaches a federal railroad, it should have full rights to the federal competitive access provisions.

The review commission decided not to implement our recommendations to do this because they deemed it unfair that the federal railway won't have reciprocal rights on the provincial railway. This reason is completely unacceptable. The only appropriate test is whether the recommendation meets the policy intent of the act. Our proposal is a concrete step that the federal government can take to ensure that competition and the needs of shippers will continue to be served in the future.

A further important step would be to endorse our recommendation that federal and provincial governments work to harmonize federal and provincial regulatory provisions respecting competitive access and shipper relief measures.

On joint rail usage, we support CN and CP in their joint rail plant initiatives. However, both carriers must be able to bid for traffic on the line, and all aspects of rail plant must be exposed to competitive pressure.

On competitive line rates, we oppose the proposed changes to the CLR provision. While CLRs have seldom been used, their impact is significant. The originating railways know that it is possible for a competitor to capture the business. The threat of a CLR is credible because the agency has the authority to rule decisively in a timely manner. It is this fact that encourages the originating railway to negotiate in good faith. It is this fact that has caused few CLR applications to appear before the agency. Commercial negotiations are being conducted, as they should be, privately between the parties. The proposed changes will weaken the CLR provisions and reduce the opportunity for decisions to be reached privately.

For example, the term "commercially fair and reasonable" is an ambiguous term that invites argument and challenge. We believe our recommendations for calculating CLR rates further simplify and clarify the computation of a CLR rate and should be adopted.

The agency should not be concerned with the direction of movement or destination of goods. The matter of routing and destination of the cargo is up to the shipper. It's not a matter for the agency.

[Translation]

La cession de lignes de chemin de fer, qui est recommandée dans le rapport et que nous appuyons, doit tenir compte du fait que, pour assurer la concurrence, la correspondance entre les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer provinciaux doit être présumée comme étant l'origine du trajet du point de vue des lois fédérales. Les lignes de chemin de fer fédérales seront transférées aux administrations provinciales quand il n'y a pas de disposition pour l'accès concurrentiel.

Dans la plupart des cas, le transport par chemin de fer se fait à l'échelle nationale et internationale. Il n'est tout simplement pas très logique de dire que l'on ne peut invoquer les dispositions en matière d'accès concurrentiel tout simplement parce que le point d'origine de l'expédition se situe sur une ligne provinciale. Quand l'expéditeur utilise une voie de compétence fédérale, on devrait pouvoir invoquer sans réserve les dispositions en matière d'accès concurrentiel.

La commission d'examen a décidé de ne pas retenir nos recommandations à ce sujet parce qu'elle estimait injuste que les voies fédérales n'aient pas de droits réciproques vis-à-vis des chemins de fer provinciaux. Ce raisonnement est tout à fait inacceptable. La seule façon de juger une recommandation consiste à s'assurer qu'elle respecte la politique énoncée dans la loi. Nous avons proposé une démarche concrète que le gouvernement fédéral peut adopter pour s'assurer que la concurrence sera toujours respectée et que l'on tiendra compte des besoins des expéditeurs à l'avenir.

Il serait également important d'adopter notre recommandation demandant que les gouvernements fédéral et provinciaux harmonisent leurs règlements respectifs au sujet de l'accès concurrentiel et des mesures d'assistance aux expéditeurs.

Quant à la mise en commun des voies, nous appuyons les mesures prises par le CN et le CP dans ce domaine. Toutefois, ces deux transporteurs devraient pouvoir présenter des soumissions aux expéditeurs, et tous les aspects de leurs réseaux devraient faire face à la concurrence.

Par contre, nous nous opposons aux modifications proposées concernant les prix de ligne concurrentiels. Même si ces prix ont rarement été utilisés, ils ont eu des conséquences importantes. En effet, le transporteur en début de parcours sait qu'un concurrent peut le remplacer. La menace d'un PLC est plausible, car l'office a le pouvoir de trancher de façon décisive en temps opportun. Cela vise à encourager le transporteur en début de parcours à négocier de bonne foi. C'est cela qui a fait que l'office a été saisi de quelques demandes de PLC. Des négociations commerciales sont menées, comme il se doit, entre les parties. Les changements que l'on propose affaibliront les dispositions de PLC et réduiront les chances que des décisions soient prises en privé.

Par exemple, l'expression «commerciallement juste et raisonnable» est ambiguë et invite le débat et la contestation. Nous pensons que ce que nous recommandons pour le calcul du PLC simplifie et précise ce calcul et qu'on devrait retenir notre recommandation.

L'office ne devrait pas s'inquiéter de la direction d'un parcours ou de la destination des produits. L'itinéraire et la destination d'une cargaison sont l'affaire de l'expéditeur. L'office ne devrait pas s'en mêler.

[Texte]

Final offer arbitration. We oppose the proposed change to final offer arbitration. It will also introduce delay and ambiguity.

Interswitching. We oppose the proposed changes to interswitching, which are noted on page 241 of the review report. Again, this is an attempt to reduce competition.

Summarizing. In every case, where the commission had an opportunity to rule in favour of competition, it neglected to do so. This is a complete reversal of the policy intent of the act, and it's contrary to the interests of Canada. It's contrary to common sense.

We all know that if you want to win in the Olympics, the best way is to train hard and face tough competition at home. We support the need for rail rationalization, but not at the expense of reduced competition. A smaller rail network doesn't have to mean less rail competition if the principles of competition are enhanced in the legislation.

We request that the standing committee adopt the changes proposed in our presentation today and our submission to the NTA Review Commission. These proposals meet the policy intent of the act by enhancing competition, and they must be implemented as a package with the plant rationalization proposals of the review commission. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Culham. I'll ask Mr. Keyes to lead off for the committee.

Mr. Keyes: Gentlemen, welcome to the committee. Thank you very much for your brief and your addendum, which was your submission to the NTA Review Commission.

From the very outset of your report, you speak of the members, Canadian shippers, and the mining products, fertilizers, forest products, potash, sulphur, coal, etc. Given your comments throughout this brief to us this morning, would you agree that the NTA 1987 could be dubbed the shippers' legislation?

Mr. Culham: Yes.

Mr. Keyes: Since 1987 there have been significant increases in volumes of all these goods you spoke of shipped by your members via U.S. railroads and via U.S. ports.

Mr. Culham: I'm not sure about that. I know there certainly is a trend for increased exports in the forest sector. A lot of those exports have gone offshore, primarily because the markets in the United States have declined somewhat over that period.

Mr. Keyes: Do any of the gentlemen at the table with you have any idea of the amount of these goods that is finding its way through the U.S. via railroads or ports?

Mr. Terry Park (Manager, Transportation and Distribution, Novacor Chemicals Ltd., Western Canadian Shippers' Coalition): I have no appreciation at all.

Mr. Kevin Doyle (President, Sultan Limited, Western Canadian Shippers' Coalition): Sir, to understand your question, are you saying traffic that is diverted through the U.S. to access offshore markets?

[Traduction]

Arbitrage des dernières offres. Nous nous opposons au changement proposé à l'arbitrage des dernières offres. Cela aussi amènerait retard et ambiguïté.

L'interconnexion. Nous nous opposons aux changements à l'interconnexion dont il est question à la page 266 du rapport d'examen. Encore une fois, ce serait une tentative de restreindre la concurrence.

En résumé, dans chacun des cas, quand la commission a eu l'occasion de trancher en faveur de la concurrence, elle ne l'a pas saisie. Cela est l'antithèse de l'intention exprimée dans la loi, et c'est contraire aux intérêts du Canada. C'est contraire au bon sens.

Tout le monde sait que si on veut gagner aux Olympiques, la meilleure façon, c'est de s'entraîner d'arrache-pied et de rencontrer des opposants redoutables chez soi. Nous reconnaissons le besoin de rationaliser les transports ferroviaires, mais il ne faut pas que ce soit au prix d'une concurrence amoindrie. Un réseau ferroviaire réduit ne signifie pas une concurrence amoindrie si les principes de la concurrence sont étayés par des dispositions législatives.

Nous demandons au comité permanent d'adopter les changements proposés dans l'exposé que nous avons présenté aujourd'hui et dans le mémoire que nous avons déposé auprès de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Ces propositions respectent l'intention d'orientation exprimée dans la loi en favorisant la concurrence, et elles doivent être concrétisées sous forme d'un ensemble de mesures en même temps que les propositions de rationalisation faites par la commission d'examen.

Le président: Merci, monsieur Culham. M. Keyes va poser les premières questions.

M. Keyes: Messieurs, bienvenue au comité. Merci de votre mémoire et de l'annexe qu'il comporte, c'est-à-dire ce que vous avez déposé auprès de la commission d'examen.

Dès le départ, il y est question des membres, les expéditeurs canadiens, des produits miniers, des engrais, des produits forestiers, de la potasse, du soufre, du charbon, etc.. Étant donné les remarques que vous avez faites ce matin, reconnaissez-vous que la LTN de 1987 pourrait être considérée comme une loi favorisant les expéditeurs?

M. Culham: Effectivement.

M. Keyes: Depuis 1987, on constate une augmentation spectaculaire du volume des produits dont vous avez parlé et que vos membres expédient via les chemins de fer américains et les ports américains.

M. Culham: Ce n'est pas tout à fait vrai. Je sais qu'il y ait certainement eu une augmentation des exportations de produits forestiers. Beaucoup de ces exportations sont expédiées à l'étranger, essentiellement parce que les marchés américains ont décliné au cours de cette période.

M. Keyes: Est-ce que quelqu'un parmi vous sait quelle quantité de produits passent par les chemins de fer et les ports américains?

M. Terry Park (directeur, Transport et distribution, Novacor Chemicals Ltd., Western Canadian Shippers' Coalition): Je n'en sais rien.

M. Kevin Doyle (président, Sultan Limited, Western Canadian Shippers' Coalition): Monsieur, parlez-vous des cargaisons qui passent par les États-Unis avant d'atteindre les marchés extérieurs?

[Text]

To my knowledge, there is very little traffic that is of the nature we're talking about, bulk commodities, resource commodities, moving from Canada through the U.S. offshore. There certainly is no sulphur. There is a small amount of the total movement of potash. I believe there is no coal moving offshore from Canada via the U.S. I don't believe any forest products are moving in that fashion either.

● 0955

Mr. Barry Hagen (Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel, Western Canadian Shippers' Coalition): As to forest products, we in the forest industry have to move product from Canada to U.S. ports for export overseas, where shipping lines elect to call in U.S. ports and aren't prepared to come to Vancouver. I guess a similar situation could prevail on the east coast, but I'm not sure about that. But on the west coast—

Mr. Keyes: We could address that with the shippers, then. Because of time, I want to move on, gentlemen. You've noted that some of the 1987 competitive access provisions are considered unfair because U.S. railroads can use them, but Canadian railroads have no reciprocity.

Mr. Culham: What I've stated in our submission to you is that the railway carriers have claimed that they're unfair. Our position is that if you look at it from the point of view of a shipper in Canada, we have much less transportation competition in Canada than in the United States. So if we as shippers are competing with producers in the United States to access U.S. markets, there is much less transportation competition in Canada. For example, many of the shippers at this table will have only one rail carrier at their door and they must ship 100% of their product by a Canadian railroad—they have no choice—whereas in the United States, producers have access to an inland waterway transportation system and they have access to many more railway carriers than we do. So from the point of view of an export nation accessing export markets in the United States, it's important that we have some competitive access provisions that provide a balance for the competition that's available to U.S. producers.

Mr. Keyes: If we continue along that line vis-à-vis plant rationalization, recommendation 8—I heard you say that the review commission's report could permit the railways to abandon critical elements of their track, such as links to the U.S. railways. What process would you suggest to protect these lines?

Mr. Culham: What we are suggesting essentially is that the NTA maintain a public interest or a regulatory review over the abandonment of rail lines connecting to the United States and interchanges between Canadian railroads; that is, interchanges between CN and CP, interchanges between BCR and CNR and that sort of thing. Those are critical elements of competitive access.

Mr. Keyes: Should all those lines, the links to the U.S. railroads, be exempt from abandonment?

[Translation]

Que je sache, il y a très peu de produits qui sont expédiés de la sorte, très peu de denrées en vrac, très peu de matières premières qui partent du Canada pour l'étranger en passant par les États-Unis. Il n'y a certainement pas de soufre. Il y a effectivement une petite quantité de potasse qui est expédiée de la sorte. Je ne pense pas qu'il y ait de charbon destiné à l'étranger qui passe par les États-Unis. Je ne pense pas que des produits forestiers soient expédiés de cette façon—là non plus.

M. Barry Hagen (directeur, Transport, MacMillan Bloedel, Western Canadian Shippers' Coalition): En ce qui concerne les produits forestiers, nous, de l'industrie forestière, devons les transporter du Canada aux ports américains pour qu'ils soient exportés outre-mer lorsque les lignes maritimes choisissent de faire escale dans les ports américains plutôt qu'à Vancouver. Je suppose que la même situation existe sur la côte est, mais je n'en suis pas sûr. Sur la côte ouest. . .

M. Keyes: Nous pourrions en discuter avec les expéditeurs. Comme j'ai peu de temps, j'aimerais passer à un autre point. Vous avez noté que certaines des dispositions de 1987 permettant l'accès aux autres transporteurs ferroviaires sont considérées comme injustes parce qu'elles peuvent servir aux chemins de fer américains. Les chemins de fer canadiens ne bénéficient pas de la réciprocité.

M. Culham: Ce que j'ai dit plus tôt, c'est que les chemins de fer considèrent cet arrangement comme injuste. Notre position à nous, c'est que du point de vue des expéditeurs canadiens il y a moins de concurrence dans les transports au Canada qu'aux États-Unis. Si nous voulons concurrencer les producteurs américains pour avoir accès aux marchés américains, nous sommes désavantagés parce que nous pouvons compter sur une moins grande concurrence dans les transports au Canada. Beaucoup d'expéditeurs assis à cette table, par exemple, sont desservis par un seul transporteur ferroviaire. Ils doivent expédier 100 p. 100 de leur production par l'intermédiaire d'un chemin de fer canadien. Ils n'ont pas d'autre choix. Aux États-Unis, les producteurs ont accès à un réseau de transports fluvial et à un bien plus grand nombre de transporteurs ferroviaires. Comme exportateurs désirant percer le marché américain, il est important que nous puissions compter sur des dispositions nous permettant de rétablir un certain équilibre avec les producteurs américains.

M. Keyes: Si le mouvement de rationalisation se poursuit, au sens de la recommandation 8. . . Vous avez indiqué que le rapport de la commission d'examen pourrait permettre aux chemins de fer d'abandonner des éléments vitaux de leur réseau de voies, comme les voies de raccordement avec les chemins de fer américains. Quel mécanisme proposez-vous pour protéger ces lignes?

M. Culham: Nous demandons essentiellement que l'ONT continue de procéder à des examens avec l'intérêt public comme critère ou à des examens réglementaires relativement à l'abandon des lignes reliées au réseau américain et des lignes de raccordement entre les chemins de fer canadiens, c'est-à-dire entre le CN et le CP, le BCR et le CN, etc.. Ces lignes sont essentielles du point de vue de l'accès.

M. Keyes: Toutes ces lignes qui permettent le raccordement avec les réseaux américains ne devraient-elles pas être protégées d'office contre l'abandon?

[Texte]

Mr. Culham: At this point, what we're saying is that there needs to be a public regulatory review process that takes into account more than the commercial interests of the carriers.

Mr. Keyes: What do you think? Other than the idea of a process, what would you say?

Mr. Culham: We would like to maintain those links.

Mr. Keyes: On the CLRs, in recommendation 26, is your solution to keep the present provisions intact?

Mr. Culham: We've suggested in our submission to the NTA that we keep the present provisions intact, with some modifications to clarify them. If you wish, we can refer to that document.

Do you want to do that, Terry? You're much more familiar with it than I am.

Mr. Park: We made several recommendations to the review commission to enhance the efficiency of the process, and we can run through them if you wish.

Mr. Keyes: No, that's all right. They're on the record, Mr. Chairman.

Mr. Park: Yes, they are.

Mr. Keyes: It will save the time of the committee. I'll pass to my colleague. Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Keyes.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentation this morning.

I want to start where my colleague left off and talk about the connecting links to the United States. When the federal government worked with the provinces to define a national highway system, included in that were key linkages to the United States. I have been told that that same body, the Transportation Advisory Committee, has been working for about 18 months now to try to define a national rail network, what the basic network should look like. I honestly don't know if they are including in that the linkages that you're concerned about.

• 1000

But before any further applications for abandonment are received or processed by the NTA, should a national network be defined not just by governments but by shippers, carriers, the public at large?

Mr. Culham: We're not part of that process, and I think the position we suggested in our submission is that to a large extent the railway should be allowed to make commercial decisions about what part of their plant they want to retain and what part they wish to abandon. I think that is the position we would take.

Mr. Angus: Except for those parts you want them to keep.

Mr. Culham: No, what we are suggesting is that those parts that we want them to keep should be part of a public review process, so that there is an opportunity for more than the commercial interest of the railway to be recognized in any abandonment of those critical elements.

[Traduction]

M. Culham: Tout ce que nous préconisons pour l'instant, c'est un processus d'examen réglementaire public qui ne tienne pas compte seulement des intérêts commerciaux des transporteurs.

M. Keyes: La question du processus d'examen mise à part, ne croyez-vous pas qu'elles devraient être protégées?

M. Culham: Nous voudrions voir ces lignes de raccordement maintenues.

M. Keyes: En ce qui concerne les prix de ligne concurrentiels, à la recommandation 26, vous êtes d'accord pour le maintien des dispositions actuelles?

M. Culham: Dans notre mémoire à l'ONT, nous nous sommes prononcés en faveur du maintien des dispositions actuelles, avec certaines modifications pour en préciser le sens. Si vous le voulez, nous pouvons trouver la référence.

Vous vous en chargez, Terry? Vous êtes mieux placé que moi.

M. Park: Nous avons fait à la commission d'examen plusieurs recommandations destinées à améliorer l'efficacité du processus. Nous pouvons vous les citer.

M. Keyes: Ce n'est pas nécessaire. Elles sont déjà connues, monsieur le président.

M. Park: C'est juste.

M. Keyes: Je vais faire gagner du temps au comité. Je vais plutôt céder ma place. Merci beaucoup, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Keyes.

M. Angus: Messieurs, merci de votre témoignage de ce matin.

J'aimerais continuer d'explorer le même sujet que mon collègue, les lignes de raccordement avec les États-Unis. Lorsque le gouvernement fédéral a cherché à établir un réseau routier national avec les provinces, il a tenu compte des liaisons clés avec les États-Unis. On m'a dit que cet organisme, le Comité consultatif sur les transports, s'attache depuis près de 18 mois à essayer de définir en quoi devrait consister le réseau ferroviaire national. J'avoue sincèrement que j'ignore si l'on y a inclus les liaisons qui vous préoccupent.

Avant que l'Office national des transports ne reçoive ou n'étudie d'autres demandes de suppression de lignes, conviendrait-il que le réseau ferroviaire ne soit pas défini uniquement par les pouvoirs publics, mais aussi par les expéditeurs, les transporteurs et le grand public?

M. Culham: Nous ne participons pas à ce processus et, si je ne m'abuse, nous avons dit dans notre mémoire qu'il faudrait permettre d'une façon générale aux compagnies ferroviaires de prendre des décisions fondées sur des considérations commerciales lorsqu'il s'agit de conserver ou de supprimer certains tronçons ferroviaires. Je crois que c'est la position que nous adopterions.

M. Angus: Sauf en ce qui concerne les tronçons que vous voulez qu'elles conservent.

M. Culham: Non; à notre avis, les tronçons que nous voulons qu'elles conservent devraient être subordonnés à un processus d'examen public pour que l'on puisse tenir compte d'autres considérations que les intérêts purement commerciaux de la compagnie lorsqu'il est question de supprimer ces éléments essentiels.

[Text]

Mr. Angus: So you're supporting the current practice, which is a piecemeal, company by company, route by route examination of abandonment or conversion to short lines in the absence of a clear national policy that defines a basic network. This could in fact be a single spine across the country with some vital links.

Mr. Culham: I understand that the national network study has been under way for 18 months and has not produced anything yet, and there are some pressing needs. We recognize the pressing needs of the railways to get on with business. That is our point of view.

Mr. Park: I have a supplementary, Mr. Angus. I suggest that part of the process of the national study is indeed a piecemeal study, taking the units to make one national policy.

Mr. Angus: You confuse me on that.

Mr. Park: How are you going to get a national study without all of the stakeholders having a say?

Mr. Angus: Fair enough.

One of the dilemmas that governments have always had to face is trying to find the balance between ensuring that there is a transportation infrastructure, whether it be air, rail or road, versus the cost of supplying that, the cost to those who use it, whether it be shippers or the travelling public or what have you. There is not so much the tendency to trans-ship through the United States as there is the tendency to take more direct routings into the States for U.S. destinations. I am thinking specifically of potash. Once it was rail to Thunder Bay, carried by marine to a U.S. port, and then carried farther by rail or truck or what have you. Now it is going all rail into the States.

Aside from the impact on the seaway, which I would suggest is fairly major for our end of things, over the long term it means there are fewer commodities moving on Canadian rail. Therefore, those remaining commodities, for whatever reason that they have to or do use all Canadian routes, are paying a higher toll. It is one of those catch-22s. You look for a cheaper price for today because of market forces, but in the long term you may end up being captive to somebody's else's regulatory regime because you are forced by necessity to just do north-south.

Mr. Culham: I think the answer to that is to again look at how Canada makes its living. It makes its living by selling into the international marketplace. And if the overall cost of our products are higher, from a producer's point of view, then we won't be in business in the international marketplace.

• 1005

Rather than forcing Canadian traffic on Canadian carriers, the answer from a Canadian perspective and a Canadian well-being perspective is to find ways to make our Canadian carriers more productive and more efficient. That's really the only choice we have as a nation that's a significant world trader.

[Translation]

M. Angus: Par conséquent, vous êtes en faveur du système actuel selon lequel les projets de suppression de lignes ou de remplacement de certaines lignes par des plus courtes sont examinés un à un, pour chaque compagnie, étant donné qu'il n'existe pas de politique nationale précise instaurant un réseau de base. Il pourrait s'agir en fait d'une seule ligne traversant tout le pays à laquelle seraient reliées quelques lignes secondaires essentielles.

M. Culham: Si je ne me trompe, l'étude concernant le réseau ferroviaire national dure depuis 18 mois et n'a encore rien donné, alors qu'il y a des besoins urgents. Nous reconnaissons qu'il est urgent que les compagnies ferroviaires puissent poursuivre leurs activités. Voilà notre point de vue.

M. Park: J'ai une question supplémentaire, monsieur Angus. À mon avis, une partie de l'étude nationale est fragmentaire, et on réunira les morceaux pour obtenir une politique nationale.

M. Angus: Vous semez la confusion dans mon esprit.

M. Park: Comment allez-vous faire une étude nationale sans permettre à tous les intervenants d'avoir leur mot à dire?

M. Angus: Bonne question.

Un des dilemmes auxquels les pouvoirs publics sont constamment confrontés consiste à essayer de trouver le juste milieu entre la nécessité d'une infrastructure, qu'il s'agisse de transport aérien, ferroviaire ou routier, et les frais d'aménagement de cette infrastructure, ce qu'elle coûtera aux usagers, qu'il s'agisse des expéditeurs ou des voyageurs, par exemple. On n'a plus tellement tendance à transborder les marchandises à destination des États-Unis; on a plutôt tendance à adopter un système d'acheminement direct des marchandises destinées aux divers États américains. Je songe notamment à la potasse. Autrefois, elle était transportée par chemin de fer à Thunder Bay, puis acheminée par la voie maritime vers un port américain, d'où elle était transportée notamment par chemin de fer ou par camion. À l'heure actuelle, le transport de la potasse vers les États-Unis se fait uniquement par chemin de fer.

Les conséquences de cet état de choses sur la voie maritime du Saint-Laurent mises à part, qui ont à mon avis pas mal d'importance pour nous, cela veut dire qu'à la longue il y aura moins de marchandises transportées sur le réseau ferroviaire canadien. Par conséquent, le transport des autres marchandises, de celles qui doivent être acheminées pour une raison ou une autre par les lignes canadiennes, coûte plus cher. C'est un attrape-nigaud. On essaie d'obtenir des prix moins élevés dans l'immédiat à cause des forces du marché, mais à la longue on risque d'être prisonniers du régime de réglementation de quelqu'un d'autre, parce qu'on doit emprunter la direction nord-sud par la force des choses.

M. Culham: À mon avis, on peut trouver la réponse en se demandant comment le Canada gagne sa vie. Il le fait en vendant des marchandises sur le marché international. Les producteurs estiment que si nos prix sont en général plus élevés que ceux des autres, nous ne ferons pas d'affaires sur le marché international.

Au lieu de trouver du travail de force pour nos transporteurs canadiens, pour notre propre bien-être, il vaudrait mieux trouver des moyens de rendre nos transporteurs plus productifs et efficaces. Nous n'avons en réalité pas le choix, étant une des grandes nations commerçantes du monde.

[Texte]

The other choice would simply force a burden onto the exporter, who then would be less able to compete in the international marketplace. The result would be that exporters would then have to sell less product or take less income for their products. He would then either have to lay off people or go into a loss position. From a Canadian point of view, it's vital that we have efficient transportation. That's why we have said that there is a need for the Canadian carriers to get their network pared down and deal with some of the other productivity issues. From a Canadian point of view, it's very, very important. We are world traders and we can't change that.

Mr. Angus: But you understand the dilemma, though, that policy-makers face. If we leave it solely to market forces, then that rationalization of the Canadian lines may be total and you may end up not having the east-west linkages. You may have a network in western Canada and you may have a small network in parts of eastern Canada, but nothing that connects, because there's no sourcing. It's all through traffic. The vast majority of the stuff that goes through northern Ontario starts in the west and ends in the east. It doesn't originate out of our area. It's a bridge. The danger over time, not instantaneously but over time, is that for domestic purposes we would have to route bulk commodities through the states.

Mr. Doyle: I agree that it is a dilemma, and probably it's a dilemma that has always faced Canadian governments. The concern we have is in trying to stay alive and compete in resource markets, and I think it is tougher than it probably has ever been before. If we try to put into place a Canadian system that might protect us for the future, how will the cost of that be borne? I think that is sufficiently scary to us that if we were to go at risk, we would go at risk in paying for what's absolutely necessary to keep commerce going and erring on the side of not incurring public burdens.

Mr. Angus: I think that's a fair point. I think we have to recognize that from time to time there's something beyond the responsibility of the shipper, that society as a whole has to bear a part of that if it's deemed to be in the interest of society.

In my final question I want to come back to the U.S. gateways. I understand what you're saying in your brief, that just having the CLRs there as a threat has forced the railways to think more carefully about the kind of rates they offer. Instead of just accepting the railway's point of view that giving the Americans access is wrong because we don't have the reciprocal, should we recommend that Canada negotiate with the United States so that our railways would have the same kind of access to American rails within the same kind of rules—the distance factor? Would your association have any objection to that?

Mr. Culham: We haven't developed a position on that, so I really can't answer that question. There may be individuals at the table who have some views on that. I think regardless of what is decided in that kind of process, the CLR provisions of

[Traduction]

L'autre solution imposerait un fardeau à l'exportateur, ce qui diminuerait sa capacité concurrentielle au niveau international. Les exportateurs vendraient par conséquent moins de produits ou devraient accepter de gagner moins. Ils devraient alors licencier des travailleurs ou travailler à perte. L'industrie des transports canadienne doit absolument être efficace. C'est pourquoi nous avons dit qu'il fallait que les transporteurs canadiens réduisent l'étendue de leur réseau et résolvent certains autres problèmes de productivité. C'est extrêmement important pour le Canada. Nous faisons du commerce international, et nous ne pouvons rien y changer.

M. Angus: Vous comprenez toutefois le dilemme en présence duquel se trouvent les décideurs. Si nous laissons agir uniquement les forces du marché, la rationalisation des lignes Canadien sera peut-être totale et il n'y aura peut-être plus de liaison est-ouest. On aura peut-être un réseau dans l'Ouest du Canada et un petit réseau dans certaines régions de l'Est du pays, mais aucune liaison entre, faute de moyen de financement. Le transport se fait toujours d'une extrémité à l'autre du pays. La grosse majorité des marchandises qui passent par le Nord de l'Ontario viennent de l'Ouest et sont acheminées vers l'Est. Elles ne viennent pas de notre région, qui est en fait une zone de liaison. Le danger qui nous guette, peut-être pas tout de suite, mais à la longue, c'est qu'il faille acheminer les marchandises en vrac destinées au marché canadien par les États-Unis.

M. Doyle: C'est un dilemme, je vous le concède, et il est probable que les autorités canadiennes y soient confrontées depuis longtemps. Nous devons essayer de survivre et d'être concurrentiels dans le secteur des ressources, ce qui est probablement plus difficile que jamais. Si nous essayons d'instaurer un système canadien qui nous protège pour l'avenir, comment en assurerons-nous le coût? C'est déjà assez effrayant de devoir prendre des risques pour payer les infrastructures qui sont absolument nécessaires pour maintenir les activités commerciales, et nous préférons pêcher par excès de prudence que d'accroître les charges publiques.

M. Angus: C'est une observation pertinente. Il faut bien reconnaître que dans certains cas, cela dépasse les responsabilités des expéditeurs, que la société doit supporter une partie des frais si l'on estime que c'est dans son intérêt.

C'est ma dernière question. Je reviens à la question des points d'entrée aux États-Unis. D'après ce que je peux comprendre, vous dites dans votre mémoire que la menace que constituent pour les compagnies ferroviaires les prix de ligne concurrentiels les ont forcées à réfléchir davantage aux tarifs qu'elles proposent. Au lieu d'accepter purement et simplement le point de vue des compagnies ferroviaires selon lequel c'est une erreur de permettre aux Américains d'avoir accès à notre réseau alors que ce n'est pas réciproque, ne conviendrait-il pas de recommander que le Canada négocie avec les États-Unis pour que nos compagnies ferroviaires aient accès au réseau américain à des conditions analogues, c'est-à-dire en se basant sur les distances? Votre association y verrait-elle un inconvénient?

M. Culham: Nous n'avons pas encore pris une position à ce sujet; par conséquent, je suis incapable de répondre à votre question. Il y a peut-être des négociateurs qui ont une opinion à ce sujet. À mon avis, peu importe la décision que l'on prend, les

[Text]

the Canadian system and our competitive access provision cannot be used as a bargaining chip in any international negotiation. They are unique to Canada, because we have a unique situation here. We have less competition than they do in the United States. They are a made-in-Canada solution for Canada.

Mr. Angus: But it's also a solution that at least has the potential for allowing a foreign carrier to come in, whereas our carriers don't have the same kind of access. There may be very few locations where CN or CP, if they had the right, would even be interested. I honestly don't know.

• 1010

Mr. Park: One way to look at that, of course, is that both Canadian railways are increasingly major constituents in the U.S. business community and in the transportation community in general. If the Canadian railroads thought reciprocity was important, I would think the best thing they could do is lobby the appropriate forces within the U.S. government to get such legislation.

Mr. Angus: Good answer. Thank you. Thank you, gentlemen.

Mr. Richardson: I was interested in a line that began with Mr. Keyes—and ended rather abruptly when we shifted speakers—with regard to competitive line rates. I think the case has been made well by shippers. I'm surprised at the report of the Rivard commission on this point. It seemed they just decided to take a side and tried to rationalize that decision. I'd like to have your comments on that. Maybe for the record you could reiterate your concern. I take it we still don't have any CLRs in place yet. Do you want to maintain the legislation as it was in 1987?

Mr. Culham: What we've proposed in our submission is that you actually improve the CLR calculation to make it simpler and to reduce any chance of ambiguity. We're actually saying that you should improve the CLRs to actually enhance competition. Do you wish me to clarify that?

Mr. Richardson: Yes. Mr. Park was about to go on about how you could enhance the efficiency of the program.

Mr. Park: Mr. Richardson, our recommendations contained in our submission to the review commission last fall cover a wide range of improvements to the efficiencies of competitive line rates and also cast a wider circle to make them more available to more shippers. We think the enhancement removes some of the confusion, the ambiguities that now exist. It's certainly been our experience that when one applies for a competitive line rate, the carriers come at you with everything they have in their legal department, and you have quite a tough fight on your hands. We'd like to see these be made more available so that perhaps shippers who don't have the resources to retain legal help will not be discriminated against because of the confusion over how the law works.

[Translation]

dispositions du système canadien concernant le PLC et celle concernant l'accès ne peuvent pas servir de moyen de pression dans des négociations internationales. Elles sont uniques parce que le Canada se trouve dans une situation unique. Il y a moins de concurrence ici qu'aux États-Unis. Il s'agit d'une solution faite sur mesure pour le Canada.

M. Angus: Mais c'est aussi une solution qui pourrait permettre à un transporteur étranger de venir ici, alors que nos transporteurs n'ont pas les mêmes possibilités d'accès. Il est très possible qu'il y ait très peu d'endroits qui intéressent le Canadien National ou le Canadien Pacifique, s'ils avaient le droit d'accès. En toute franchise, je l'ignore.

M. Park: Une façon de voir les choses, c'est de considérer, bien sûr, que les deux compagnies de chemins de fer canadiennes occupent une place de plus en plus importante dans les milieux d'affaires américains et dans l'industrie des transports en général. Si les chemins de fer canadiens jugeaient la réciprocité importante, ils pourraient faire du lobbying auprès des services compétents du gouvernement américain pour que les États-Unis adoptent une loi analogue.

M. Angus: Bonne réponse. Merci. Merci, messieurs.

M. Richardson: Il y a un sujet qui m'intéresse; c'est M. Keyes qui l'a abordé, mais il a été abandonné brusquement quand nous avons changé d'interlocuteur; je parle des prix de ligne concurrentiels. À mon avis, les expéditeurs ont fait des observations pertinentes à ce sujet. Je suis étonné de ce que dit le rapport de la Commission Rivard à ce sujet. On dirait que la commission s'est contentée de prendre position et d'essayer de rationaliser sa décision. Je voudrais savoir ce que vous en pensez. Vous pourriez peut-être nous rappeler votre position à ce sujet. Je suppose qu'il n'existe pas encore de prix de ligne concurrentiels. Voulez-vous maintenir la loi telle qu'elle était en 1987?

M. Culham: Dans notre mémoire, nous avons proposé d'améliorer le calcul des PLC, autrement dit de le simplifier pour écarter tout risque d'ambiguïté. En fait, nous estimons qu'il faut améliorer les PLC pour accroître la concurrence. Voulez-vous avoir des précisions à ce sujet?

M. Richardson: Oui. M. Park était sur le point de nous expliquer ce que l'on peut faire pour accroître l'efficacité du programme.

M. Park: Monsieur Richardson, les recommandations que nous avons faites dans le mémoire que nous avons présenté à la commission d'examen l'automne dernier portent sur toute une série d'améliorations qu'il est possible d'apporter pour accroître l'efficacité des prix de ligne concurrentiels. Elles élargissent le champ d'application pour qu'un plus grand nombre d'expéditeurs puissent en profiter. À notre avis, ces améliorations dissipent en partie la confusion et les ambiguïtés actuelles. Nous avons pu constater que lorsqu'un expéditeur fait une demande de prix de ligne concurrentiels les autres transporteurs mobilisent tous leurs services juridiques, et c'est toute une bagarre. Nous voudrions que le système soit plus accessible, pour que les expéditeurs qui n'ont pas les moyens de payer des avocats ne soient pas victimes d'injustice à cause de la confusion qui règne au sujet de l'application de la loi.

[Texte]

Mr. Richardson: I guess I have the same problem with the final offer arbitration. It seemed to me that it was brought in to speed things up and to add some efficiency in the marketplace. The recommendations enunciated in recommendation 27 seem to me to do the opposite.

Mr. Park: I agree with you. I think our position on this committee is that this is exactly what the recommendations do. Rather than enhancing the efficiency, it impairs the efficiency and increases the chance for confusion amongst the participants.

Mr. Richardson: That's all. Thank you very much for appearing. You've been useful.

Mr. Belsher: I have just a single question. Thank you very much for appearing with us this morning.

When you talk of the public interest being taken in when we're changing abandonment of interchanges and things like that, what all do you want taken into that public interest? We've had other groups appear before this committee and they talk about public interest. Try to put some flesh and bones on what public interest really means.

Mr. Culham: We haven't given that a lot of thought. Off the tops of our heads, I think the provisions that are in the act today for abandonment, the process you have to go through to get the approval for an abandonment, would at least provide the opportunity for shippers and others to comment on proposed abandonment of interchanges and connections to the U.S. border. But we have not given serious thought to exactly how you would make sure the public interest was evaluated and maintained in those sorts of applications. At this time I can't give you any flesh and bones. If you like, we could go away and prepare something and submit it to the standing committee.

• 1015

Mr. Belsher: Mr. Chairman, that might be helpful for us for our final recommendations. Other witnesses who have appeared before us have said that the National Transportation Act was a shippers' act; it wasn't so much a carriers' act. They felt somewhat aggrieved, because they weren't able to take management decisions as quickly as they felt they should be allowed to under the regulatory process. The public interest is one of the very key things of being satisfied that will influence how fast they can do things. That's something that we all have to address in the not-too-distant future.

Mr. Doyle: I'd like to make a comment about describing the act as a shippers' act. It might have been thought so if you considered the legislation that existed prior to 1988, but the act of 1988 simply, I believe, addressed some of the wrongs that existed prior to this new act. The railway, for those of us who shipped in western Canada, could frankly sit down and tell us what we would pay, and that was the end of the story. The CLRs and the final offer arbitrations in fact forced the two parties to negotiate. They don't end up in a lot of cases, but they force the two participants to sit together and to bargain seriously. If that's a shippers' act, then I accept that description, but I really think it provided more balance than what was in place before.

[Traduction]

M. Richardson: Je suppose que c'est le même problème avec l'arbitrage des offres finales. Je pensais que l'on avait instauré ce système pour accélérer les choses et accroître l'efficacité. Les recommandations énoncées dans la recommandation 27 vont dans le sens contraire, à mon sens.

M. Park: Je suis d'accord avec vous. Nous estimons que c'est précisément ce qui arrive. Au lieu d'accroître l'efficacité, ces recommandations compliquent les choses et multiplient les risques de confusion chez les participants.

M. Richardson: C'est tout. Merci beaucoup d'être venus témoigner. Vous nous avez aidés.

M. Belsher: Une toute petite question. Merci beaucoup d'être venus témoigner ce matin.

Vous dites qu'il faut tenir compte de l'intérêt public lorsqu'il s'agit de changer d'avis au sujet de l'abandon de lignes de correspondance, etc.; qu'entendez-vous exactement par là? Il y a d'autres témoins qui ont parlé d'intérêt public au comité. Essayez de préciser un peu ce que vous entendez par là au juste.

M. Culham: Nous n'y avons pas beaucoup réfléchi. À brûle-pourpoint, je dirais que les dispositions législatives actuelles en matière d'abandon de lignes, le processus à suivre pour faire approuver un projet d'abandon, sont telles que les expéditeurs et d'autres personnes ont au moins l'occasion de dire ce qu'ils pensent des projets d'abandon de lignes de correspondance et de lignes de raccordement à la frontière américaine. Nous n'avons toutefois pas réfléchi sérieusement à la façon dont on pourrait s'assurer que l'intérêt public est pris en considération dans ce genre de demandes, et je ne peux donc pas vous donner beaucoup de précisions pour l'instant. Si vous voulez, nous pourrions toujours préparer quelque chose là-dessus et en faire part au comité permanent.

M. Belsher: Monsieur le président, ce serait peut-être utile pour nos recommandations finales. D'autres témoins nous ont dit que la Loi sur les transports nationaux est une loi qui est faite surtout pour les expéditeurs, et pas tellement pour les transporteurs. Ils se sentent un peu lésés parce qu'ils ne peuvent pas prendre de décisions de gestion aussi rapidement que le système de réglementation devrait leur permettre de le faire, à leur avis. L'intérêt public est un des éléments déterminants en ce qui concerne la rapidité avec laquelle ils peuvent agir. Nous devons tous nous attaquer à cette question sans trop tarder.

M. Doyle: Je voudrais faire un commentaire à propos de la réflexion qui a été faite au sujet de la loi, à savoir qu'on la considère comme une loi pour les expéditeurs. C'est ce qu'on aurait pu croire à propos de la loi qui existait avant 1988, mais j'estime que certaines des lacunes antérieures ont été réglées dans la loi de 1988. Lorsqu'il s'agissait d'expédier des marchandises dans l'Ouest du Canada, les compagnies ferroviaires pouvaient nous dire franchement combien cela nous coûterait, et c'était tout. Les PLC et l'arbitrage des offres finales obligeaient en réalité les deux parties à négocier. Bien souvent, ils ne s'appliquent pas, mais ils forcent les deux participants à négocier sérieusement. J'admets que l'on puisse penser que c'est une loi pour les expéditeurs, mais je suis persuadé qu'elle instaurait un système plus équilibré qu'avant.

[Text]

Mr. Culham: Mr. Chairman, I think it would be better to describe it as a Canada act. Canada is involved in international trade. Western Canada's livelihood depends on international trade, so in that respect it's a Canada act. It forces the railways to experience some of the competition we face as exporters in the international marketplace. We're out there on a day-to-day basis. We're competing with people from all over the world. It's basically an open market.

We think the carriers should experience that kind of competition as well, and they will be better for it. Canada will be better for it. There are economists' studies that show that when a firm or a group of firms face intense rivalry competition they become more productive, they become more innovative, they become more aggressive, they serve their customers better. In the long run they will serve Canada's interests better.

There is going to be some adjustment through this process. There are going to be some difficult times. Decisions will have to be made about branch line abandonment and that sort of thing, but the act is really a Canada act. That's our point of view.

Mr. Belsher: When it comes to short-line railways, the fillers or the feeders that become the feeder system to the main lines of the railways, it has been brought to our attention that they felt the labour legislation in B.C. and Ontario might act as a detriment. Do you have any view on that situation? That's really speaking in terms of succession rights when it comes to labour contracts.

Mr. Park: Mr. Belsher, I don't believe any of us on this committee of ours have had any direct experience with short-line railways. Certainly we're familiar with the developments in both Ontario and British Columbia with respect to successor legislation. I can only note that in the newspaper on the airplane on the way out here this morning, I read that the proposed short-line operator of some abandoned properties in Ontario is indeed rethinking that acquisition because of the prospect of this grandfather right in the labour contract.

• 1020

Mr. Atkinson: I am trying to put together what you say about competition and having the transportation modes compete. In your brief you have some comments about regulation. You say they they should not deregulate just for the sake of deregulating, because there are certain aspects that you almost have to regulate to maintain competition.

Then there is the phrase that is used. Mr. Belsher is trying to outline the "public interest". I think "public necessity and convenience" was the term previously. I found that to be very restrictive. Then we went to a period where there was a reverse onus provision. Now that is gone, and we are trying to struggle around with those terms in order that we can get to the point that you mentioned.

This is not a question, but on the definition of "public interest" what you think and how we can deal with that would be an important factor.

Mr. Culham: We certainly will prepare something and submit that to the standing committee.

[Translation]

M. Culham: Monsieur le président, je crois qu'il serait plus juste de dire que c'est une loi pour le Canada. Le Canada fait du commerce international. Le commerce international est ce qui fait vivre l'Ouest du Canada; dans ce sens, on peut donc dire qu'il s'agit d'une loi faite pour le Canada. Elle force les chemins de fer à se rendre compte en partie de la concurrence à laquelle les exportateurs ont à faire face sur le marché international. Tous les jours, nous sommes en concurrence avec les gens de toutes les régions du monde. Il s'agit essentiellement d'un marché libre.

Nous estimons que les transporteurs doivent faire face à ce type de concurrence également et qu'ils ne s'en porteront que mieux. Le Canada s'en portera mieux. D'après certaines études économiques, les entreprises, ou groupes d'entreprises, qui sont confrontées à une concurrence acharnée deviennent plus productives, plus innovatrices, plus agressives, et offrent un meilleur service à la clientèle. À la longue, elles serviront mieux les intérêts du Canada.

Il faudra faire certains rajustements en cours de route. Il y aura une période difficile à traverser. Il faudra prendre certaines décisions au sujet de l'abandon de lignes secondaires par exemple, mais cette loi est en réalité une loi pour le Canada. C'est ce que nous pensons.

M. Belsher: On nous a signalé que les compagnies de chemin de fer estiment qu'en ce qui concerne la construction de lignes sur de courtes distances, de lignes de remplissage ou de lignes qui alimentent le réseau ferroviaire principal, en Colombie-Britannique et en Ontario, la législation du travail risque d'avoir un effet dissuasif. Avez-vous des opinions à ce sujet? Il s'agit en fait de droits de succession dans le cadre des contrats de travail.

M. Park: Monsieur Belsher, je ne pense pas qu'aucun des membres du comité ait une expérience directe dans le domaine des lignes de chemin de fer sur de courtes distances. Nous sommes certes au courant des changements qui ont été apportés en Ontario et en Colombie-Britannique aux dispositions législatives concernant les droits de succession. Tout ce que je peux dire, c'est que dans le journal que j'ai lu dans l'avion ce matin on disait que le futur exploitant de certaines propriétés abandonnées en Ontario remettait en fait en question son projet d'acquisition à cause de la clause des droits acquis qui existe dans le contrat de travail.

M. Atkinson: Je réfléchis à tout ce que vous dites au sujet de la concurrence entre les divers modes de transport. Dans votre mémoire, vous faites des commentaires sur la réglementation. Vous dites qu'il ne faut pas déréglementer uniquement par principe, parce qu'il existe des secteurs où il faut pratiquement une certaine réglementation pour maintenir la concurrence.

Il y a ensuite la phrase que vous avez employée. M. Belsher essaie de décrire ce que l'on entend par l'«intérêt public». Je crois que l'on avait employé précédemment l'expression «nécessité et commodité publiques». Je trouve que c'est une expression trop restrictive. Ensuite, pendant une certaine période, il y a eu une disposition concernant l'inversion de la charge de la preuve. Elle a maintenant disparu, et nous essayons de définir le sens de ces termes pour pouvoir en arriver au point que vous avez mentionné.

Ce n'est pas une question que je vous pose, mais il serait important de savoir ce que vous entendez par «intérêt public» et comment on peut régler cette question.

M. Culham: Nous préparerons sans faute quelque chose à ce sujet et nous en ferons part au comité.

[Texte]

I would just like to add on the point of competition—I brought this out in a long paper—that it is accepted in other industries that regulated competition is acceptable. You have it in the telecommunication industries where long-distance carriers are allowed, through regulation, access to local markets. The purpose of that is to introduce competition. We are saying that the same kind of concepts and principles are needed in the rail system in Canada.

Mr. Atkinson: We have heard it in other areas too, and it was referred to as managed competition.

Mr. Culham: Yes. You even hear Hillary Clinton using those kinds of words.

Mr. Keyes: Maybe regulated competition is what we are talking about.

An hon. member: Recalibrated.

Mr. Keyes: Recalibrated competition.

As a caveat to Tom's earlier question, I am intrigued by his remark that maybe our goal is a Canada act. Since Ross opened up this can of worms, Tom, as Canadians do we not have to be sensitive to the big picture of the transport needs here in Canada?

I understand where you are coming from in your remarks regarding a Canada act, but transportation needs in Canada have a very different definition vis-à-vis public need from our bigger cousins to the south of us and what their definition of a transportation act might look like. Because of the infrastructure they have, because of all the situations, the opportunities they have, because the shippers are knocking at their ports, etc., etc., it is a hell of a problem.

Mr. Culham: I agree there is a difference between the United States and Canada. To a large extent, the NTA 1987 addresses that difference. All we are talking about, as I understand it, is refining the act. The review commission did not suggest that the policy intent of the act was incorrect. Our only concern is that in going through all their recommendations they did not sufficiently address our concerns about competition.

Mr. Keyes: The 1987 act has been described as a shippers' act only in the fact that people have said that these recommendations in the review help to balance out the differences between the shippers and the rail operators. What this review commission tried to do was to make that step to deal less with one mode of transportation and balance it out.

Mr. Culham: They may have done that, and in doing that, they—

Mr. Keyes: Do you think they have done that?

Mr. Culham: They have done it in the sense of dealing with plant rationalization and conveyance of branch lines, and they have dealt primarily with rail issues. Our concern is that in doing so they neglected the other side of the equation. In having a much reduced rail network, by definition you are going to have less competition. There has to be an equal emphasis put on ensuring that competition will continue with a smaller network. That's what we're concerned about, and that's what they

[Traduction]

En ce qui concerne la question de la concurrence—et j'ai déjà abordé le sujet dans un long document—je tiens à signaler que dans d'autres secteurs, on estime une concurrence réglementée acceptable. Cela existe dans le secteur des télécommunications, où les règlements permettent aux services de télécommunication interurbains et internationaux d'avoir accès aux marchés locaux. C'est pour créer une certaine concurrence. À notre avis, il faut appliquer les mêmes principes au réseau ferroviaire canadien.

M. Atkinson: Il en a également été question dans d'autres domaines, et on parlait alors de gestion de la concurrence.

M. Culham: Oui. Même Hillary Clinton emploie ce genre d'expression.

M. Keyes: Il s'agit peut-être en l'occurrence d'une concurrence réglementée.

Une voix: Recalibrée.

M. Keyes: Oui, une concurrence recalibrée.

Pour revenir à la question qu'a posée Tom, je signale que cela m'a intrigué de l'entendre dire que notre objectif consiste peut-être à établir une loi pour le Canada. Étant donné que c'est Ross qui nous a entraînés dans ce guépier, Tom, ne convient-il pas qu'en notre qualité de Canadiens, nous prenions en considération les besoins qui existent au Canada au niveau des transports en général?

Je comprends où vous voulez en venir, mais les besoins en matière de transports au Canada ne sont pas du tout la même chose que l'intérêt public de nos cousins du Sud, qui ont une conception tout à fait différente de la nôtre d'une loi sur les transports. C'est un sacré problème, étant donné l'infrastructure qu'ont les Américains, étant donné toutes les situations et toutes les occasions qui existent là-bas.

M. Culham: Il existe une différence entre les États-Unis et le Canada, je le reconnais. La Loi de 1987 sur les transports nationaux en tient compte dans une large mesure. Si je comprends bien, nous voulons peaufiner la loi. La commission d'examen n'a pas critiqué l'esprit de la loi. À en juger d'après toutes ses recommandations, la seule chose qui nous préoccupe, c'est qu'elles ne tiennent pas suffisamment compte du problème de la concurrence.

M. Keyes: On a dit que la loi de 1987 est une loi qui a été faite pour les expéditeurs, mais en réalité, on a dit que les recommandations faites par la commission d'examen contribuaient à créer un certain équilibre entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Cette commission a essayé de ne pas miser sur un seul mode de transport et d'établir un certain équilibre.

M. Culham: Peut-être, mais ce faisant. . .

M. Keyes: Pensez-vous que c'est ce qu'elle a fait?

M. Culham: C'est ce qu'elle a fait, en ce sens qu'elle s'est attaquée à la question de la rationalisation des entreprises et aux problèmes des lignes secondaires et qu'elle a par conséquent surtout examiné la situation des chemins de fer. Ce faisant, elle a négligé l'autre élément de l'équation. La réduction du réseau ferroviaire entraîne par définition une diminution de la concurrence. Il faudra que l'on s'attache à maintenir la concurrence une fois que l'étendue du réseau aura diminué.

[Text]

haven't addressed in this review report. Terry, do you have something to add?

● 1025

Mr. Park: No. I think that covers it sufficiently.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank you for appearing before the committee this morning and for your very comprehensive brief. Your comments have been noted. You will also be preparing some further documentation for consideration as a result of some points that were made.

Mr. Culham: I would like to make one final comment on behalf of the Council of Forest Industries. This group is the Western Canadian Shippers' Coalition and most of the members here are users of bulk carriers. The Council of Forest Industries members use the conference lines, and I just want it noted for the record that the Council of Forest Industries would prefer to see SCEA abolished immediately. The reason is that by doing so you would be introducing more competition into the marine carrier side of the business.

We're supportive of the position of the Canadian shippers council on SCEA, and you will be getting a full submission from them. Thank you.

The Chairman: Thank you, gentlemen. I call for a five-minute break.

● 1027

● 1036

The Chairman: Our next witness is Mr. Thomas Payne, who is the President and Chief Operating Officer of the Central Western Railway Corporation.

Welcome to the committee's deliberations, Mr. Payne. You have provided us with a copy of the submission that you would like to make to the committee. Is it your intent to summarize this or to give us the full brief?

Mr. Thomas Payne (President and Chief Operating Officer, Central Western Railway Corporation): Mr. Chairman, with your indulgence, I'll leave this submission with you and deal with just a few salient points that touch us and impact upon us very greatly and have fundamentally shaped how we've come into existence and how we do business.

The Chairman: Excellent. I invite you to proceed.

Mr. Payne: Concerning related legislation, the railway acts of Canada and the provinces, I think it's fair to say some of the railway acts are 19th century instruments, and I have to say I enjoy them greatly because they're simple. They're easy to understand. It was courtesy of one of those acts and its very clear direction that Central Western came into existence. Applications are simple. They're easy to follow. They work.

There are, however, some spoken desires in the public forum today that we need to revise the railway acts and come up with a 21st century railway act. I beg of you to leave them alone. The 19th century version works just great—with some very small exceptions.

[Translation]

C'est ce qui nous préoccupe; c'est un élément que la Commission a négligé dans son rapport. Terry, as-tu quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. Park: Non. Je crois que cela suffit.

Le président: Messieurs, je tiens à vous remercier d'être venus témoigner ce matin. Je vous remercie également pour votre mémoire très fouillé. Nous avons pris bonne note de vos commentaires. Vous nous remettrez également votre document que vous préparerez pour répondre à certaines questions qui ont été posées.

M. Culham: Je voudrais faire un dernier commentaire pour le compte du Council of Forest Industries. Je représente la Western Canadian Shippers' Coalition et la plupart de nos membres expédient leurs marchandises par vracquiers. Les membres du Council of Forest Industries utilisent les lignes de téléconférence et je tiens à signaler qu'ils préféreraient que l'on abroge immédiatement la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Ils estiment en effet que l'on intensifierait ainsi la concurrence dans les transports maritimes.

Nous appuyons la position du Canadian Shippers Council au sujet de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et vous recevrez un mémoire de cet organisme. Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur. Nous allons faire une pause de cinq minutes.

Le président: Notre prochain témoin est M. Thomas Payne, président et administrateur en chef des opérations de la Central Western Railway Corporation.

Soyez le bienvenu, monsieur Payne. Vous nous avez remis un exemplaire du mémoire que vous désirez présenter au comité. Avez-vous l'intention de le résumer ou de nous le lire in extenso?

M. Thomas Payne (président et chef de l'Exploitation, Central Western Railway Corporation): Monsieur le président, si vous n'y voyez aucun inconvénient, je me contenterai d'aborder quelques éléments importants qui nous touchent de près et ont une influence déterminante sur notre création et nos méthodes d'exploitation.

Le président: Excellent. Allez-y.

M. Payne: En ce qui concerne les lois parallèles, c'est-à-dire les lois fédérales et provinciales sur les chemins de fer, il est juste de dire qu'elles remontent au XIX^e siècle et que j'apprécie beaucoup leur simplicité. Elles sont faciles à comprendre. C'est grâce à une de ces lois que vit le jour la compagnie Central Western Railway. Ces lois sont faciles à appliquer. Elles sont efficaces.

Par contre, il ressort du débat public actuel qu'il faut réviser toutes ces lois et adopter une loi sur les chemins de fer établie en fonction des besoins du XXI^e siècle. Je vous prie de ne pas toucher à ces lois. La version du XIX^e siècle donne d'excellents résultats, à quelques petites exceptions près.

[Texte]

In each one of these acts, the federal act being the consolidation of 1888 and the Alberta act being 1906, "recently" amended in 1919, there are restrictions against financing. You will note what section 79.1 of the federal act provides.

Notice what this particular section of the federal act does. In effect, it prohibits a railway company from financing, because any of your secured debt is secondary to the working expenditures of the railway company. Well, all right, you may produce a pro forma that you can go borrow some money at the bank. You get your money, and then the day after you get the money, you say to the mortgage lender, thank you very much, guys, we can't pay you; the locomotive engineers' salaries just went to \$100,000 a year, it's a working expenditure of the railway, and we have no money to retire our debt.

• 1040

This needs a fix. That fix has to be made in the federal legislation. Without that fix you will not see any federal regional railways. That's one of the prime reasons why we started as a provincial corporation. In our special act in Alberta, this comparable provision found in the Alberta legislation was superseded by a special act of the legislation. We can, and we now do have, under the Alberta legislation, a provision to secure a lender that meets two tests. It meets the test of the Bank Act for security of a lender and the test of the insurance act of British North America to allow a life insurance lender to lend. That's very important, because neither of those institutions may lend unless they have security or realization ability or whatever they want to call it, under those acts. So we now have outside lenders that have lent to a Canadian railway company for the first time since before World War I. We have an outside commercial lender. That needs a fix.

About the National Transportation Act, I think we can have a discussion about that later. There are tests in the National Transportation Act that produce troubles, but not insurmountable ones. The greatest difficulty we've found is the multiplicity of agencies we have to deal with.

The WGTA speaks for itself. I'd like to turn to the Canada Labour Code.

When we went to start the railway, I had no particular problem with being a federal railway or a provincial one. It was whichever one brought the most efficiencies into the system. So we started with the province because their legislation was speedy.

When I looked back into documents dating to before World War I, I found a lot of railways were started provincially and then turned into federal entities. Hundreds of them did that. However, since those days the Canada Labour Code has come into effect, and the Canada Labour Code provides for the automatic successor rights of the collective agreement holders in the national roads to fall over on us.

[Traduction]

Chacune de ces lois, la loi fédérale étant une codification d'une loi de 1888 et de la loi concernant l'Alberta de 1906 modifiée «récemment» en 1919, renferme des restrictions en matière de financement. Je vous signale notamment le paragraphe 79.1 de la loi fédérale.

Notez bien ce qu'il dit. Il empêche en fait une société de chemin de fer d'obtenir le financement nécessaire parce que ses frais de fonctionnement passent avant votre dette garantie. Vous pouvez bien sûr présenter une formule type qui vous permet d'emprunter de l'argent à la banque. Vous recevez l'argent et le lendemain vous remerciez le prêteur hypothécaire et vous lui annoncez que vous ne pouvez pas le rembourser parce que le salaire des conducteurs de locomotives vient d'augmenter à 100 000\$ par an et que comme cela fait partie des frais de fonctionnement de la compagnie, vous n'avez pas d'argent pour rembourser votre dette.

Il faut régler ce problème et il faut que cela se fasse dans la loi fédérale, sans quoi il n'y aura jamais de compagnies de chemin de fer régionales fédérales. C'est une des principales raisons pour lesquelles nous sommes constitués en société en vertu d'une loi provinciale. Il s'agit d'une loi spéciale qui a préséance sur la disposition équivalente de la loi albertaine. La loi albertaine peut contenir et contient actuellement une disposition qui offre une garantie au prêteur, garantie subordonnée aux dispositions de la Loi sur les banques concernant les garanties d'un prêteur ainsi qu'aux dispositions de la Loi sur les assurances de l'Amérique du Nord britannique qui permettent à une compagnie d'assurance-vie de prêter de l'argent. C'est très important, parce que ces institutions ne peuvent pas prêter de l'argent sans avoir de garantie ou de possibilité de réalisation du prêt. Pour la première fois depuis la Première Guerre mondiale, une société de chemin de fer canadienne a pu emprunter de l'argent à l'extérieur. Nous avons fait un emprunt commercial à l'extérieur. Il faut régler ce problème.

Je crois que nous pourrions avoir une discussion au sujet de la Loi sur les transports nationaux plus tard. Elle contient des critères qui sont une source de problèmes, mais ceux-ci ne sont toutefois pas insurmontables. À notre avis, la plus grosse difficulté réside dans le nombre d'organismes auxquels nous avons affaire.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest se passe de commentaires. Je vais maintenant parler du Code canadien du travail.

Lorsque nous avons lancé notre compagnie, cela m'importait peu qu'il s'agisse d'une compagnie fédérale ou d'une compagnie provinciale. C'est le système le plus efficace qui nous intéressait. Nous avons donc commencé par nous constituer en société en vertu d'une loi provinciale pour des raisons de rapidité.

D'après les documents remontant à la Première Guerre mondiale que j'ai consultés, la majorité des sociétés de chemin de fer ont d'abord été des sociétés provinciales et sont devenues ensuite des personnes morales en vertu de la loi fédérale. Il y en a des centaines qui ont fait cela. Depuis lors, il y a le Code canadien du travail qui stipule que les droits du successeur des titulaires de conventions collectives dans les compagnies de chemin de fer nous échoient automatiquement.

[Text]

If we had started with the national collective agreements, we would have had some 14 collective agreement holders for 6 employees. We offered to negotiate; and we were told, see you in court. This committee well knows our matter that went to the Supreme Court.

The B.C. government and the Ontario government have passed legislation respecting successor rights which in my opinion have certainly prevented us from taking any interest in going to those provinces to look at regional railways. I'm not sure that scope of legislation was intended. Maybe it was, maybe it wasn't. It's one of these things that fall through the cracks sometimes.

That legislation has effectively killed the possibility of regional railway growth in those two provinces. Canadian National put five lines up for purchase or sale in Ontario. We ascertained the status of the legislation and we declined to bid. It's most unfortunate, because what will happen is those lines will stand as abandonment candidates, I would suggest.

• 1045

So where are we today? We have a fundamental difficulty. That fundamental difficulty is that we have no access to the federal mechanisms vis-à-vis carriers. There used to be in the federal railway acts an ability of a provincial public utilities board and the Canadian Transport Commission to make joint decisions that would be binding on the federal and the provincial carriers. That no longer exists.

So what happens is this. We might get into a divisional dispute with the national carriers, or the inability to make divisions, which is characteristic of the WGTA and its many forms. We have no avenue of redress. We went before the National Transportation Agency on incentive rates and were told, you have no status; you can't even apply to us. There's no ability for us to access any of the dispute resolution mechanisms, the divisional mechanisms, the running right things, the competitive line access. There is no ability for us as a regional carrier in the provincial jurisdiction to access that.

If we were a federal regional carrier, with the powers that exist in the act, with the freedom to move that you would see through an amendment of the labour act, then we would have access to the NTA. I think that would set the stage for the ability of a host of questions to be answered. First, it would enable the creation of federal regional railways. Second, it would answer a concern I've had expressed to me by various federal legislators, that we would like to be able to have federal regulatory control over regional railways in some form or another, so we can use the regional railway industry in our policy directions.

We're not afraid of that. I think if we found ourselves in the federal jurisdiction, we would be able to do a lot of great things.

[Translation]

Si nous avions commencé avec une convention collective nationale, nous aurions eu quelque 14 titulaires de conventions collectives pour six employés. Nous avons proposé de négocier et on nous a dit que cela se réglerait devant les tribunaux. Vous savez très bien que l'affaire a été portée devant la Cour suprême.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique et celui de l'Ontario ont adopté au sujet des droits du successeur des mesures législatives qui nous ont dissuadés de passer par elles pour créer des compagnies régionales de chemin de fer. Je ne sais pas si c'était voulu. Peut-être que oui, peut-être que non. Ce sont des choses qui arrivent.

En réalité, ces dispositions législatives ont écarté toute possibilité de croissance des chemins de fer régionaux dans ces deux provinces. Le Canadien National a mis cinq lignes en vente en Ontario. Après avoir vérifié les dispositions de la loi, nous avons renoncé à faire une offre. C'est une situation éminemment regrettable car à mon avis ces lignes risquent fort d'être abandonnées.

Où en sommes-nous donc à l'heure actuelle? Nous avons un problème fondamental, à savoir que nous n'avons pas accès aux mécanismes fédéraux prévus pour les transporteurs. Les lois fédérales sur les chemins de fer contenaient des dispositions permettant à une société provinciale de services publics et à la Commission canadienne des transports de prendre ensemble des décisions que les transporteurs fédéraux et provinciaux étaient tenus de respecter. Ces dispositions n'existent plus.

Voici donc ce qui se passe. Nous avons eu un litige avec les transporteurs nationaux au sujet de la répartition des tarifs ou de l'incapacité de répartir les tarifs, qui est la caractéristique de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et des nombreuses formules qu'elle prévoit. Nous n'avons aucune voie de recours. C'est pourquoi nous nous sommes adressés à l'Office national des transports pour des tarifs spéciaux et on nous a dit que nous n'avions aucun statut officiel, que nous n'avions même pas le droit de faire une demande. Nous n'avons aucune possibilité de recours aux mécanismes de règlement des différends, mécanismes de répartition des tarifs, aux droits de circulation, ou aux systèmes des prix de lignes concurrentiels. Nous n'avons aucune possibilité d'accès à tous ces mécanismes en tant que transporteurs régionaux constitués en vertu d'une loi provinciale.

Si notre compagnie était constituée en vertu d'une loi fédérale, nous pourrions nous adresser à l'ONT car la loi nous en conférerait le droit et nous accorderait la latitude nécessaire pour attendre que la législation du travail soit modifiée. Je crois que cela permettrait de résoudre une foule de problèmes. Premièrement, on pourrait créer des compagnies de chemin de fer régionales constituées en vertu de la loi fédérale. Deuxièmement, cela résoudrait un problème que m'ont signalé plusieurs législateurs fédéraux, à savoir qu'il serait bon que le gouvernement fédéral réglemente les activités des compagnies de chemin de fer régionales d'une façon ou d'une autre pour aligner les politiques dans l'industrie des chemins de fer régionaux.

Nous n'avons pas peur de cela. Nous pourrions accomplir de grandes choses si nous étions placés sous juridiction fédérale.

[Texte]

Policy concerning the the whole industry, federally, is very tenuous and preliminary. We have a host of government departments we deal with federally and provincially. I had hoped our Supreme Court action would signally reduce them. I got a 30% reduction. I went from 16 departments to 11.

Where do we go from here? What we need is a single shopping desk for regional railways. When we purchased the Coronation-Lacombe subdivision a year ago from Canadian Pacific, the National Transportation Agency held five days of public hearings in Stettler. We caused a local economic boom. You couldn't find a hotel room there for a week. Everybody was there.

The agency found the sale would be in the public interest. Then everything came to a screeching halt, because at that point, even though the agency looked at financial statements, investments, projected rates, costs from CP, often exhaustive public hearings, there was absolutely nothing the NTA could do to have the federal minister issue us a contract under the WGTA for the carriage of grain. So the whole thing sat for a year while we waited for other government agencies to make up their minds whether they would recommend to the minister that we even get a contract to carry the grain.

So we need a one-stop shopping desk, one that could do the WGTA contracts if you're a grain-dependent line, could settle the divisions of rates, approve conveyances or transfers. Again, this is one of the things in the old railway acts that still lurk there in the past. If there's a heavily subsidized railway and there's another railway that can operate that line more efficiently and at a lower cost or at a higher level of service for the same cost, then the CTC used to have the ability to order a transfer. It happened in precious few cases, but the power was there. So all kinds of deals were made between the CN and the CP and other carriers to allow for flexible operations that worked very well to serve the communities they're in, but we have no access to that. That's all gone now, and I think this review of the NTA needs to take a very close look at those kinds of policy questions so that the regional railway industry can get on with things.

Regarding the conveyance procedure, people say it is long. It's about six months. It took us two months, round number, to get our legislation and consents out of the provincial government for operating the Coronation-Lacombe. The comparable process from beginning to end, from the time an American railway wants to get out of a branch line to the time you can get an ICC approval for the short line to start up, can be as short as 30 days, and it's common.

At the railway conference in Toronto the ICC lady was absolutely astounded that we took six months to do these things. They asked: What's the big deal? We do them in 30 days, and have for 10 years. We are 15 years behind the evolution of this industry in the States. That's just where we are, but we're learning.

[Traduction]

La politique fédérale dans ce secteur est extrêmement limitée et elle est à l'état embryonnaire. Nous avons affaire à toute une série d'organismes fédéraux et provinciaux. J'espérerais qu'il y en aurait moins à la suite de notre intervention devant la Cour suprême. J'ai réussi à faire réduire le nombre de 30 p. 100 puisqu'il est passé de 15 organismes à 11.

Que faire maintenant? Il nous faut un comptoir unique pour les chemins de fer régionaux. Lorsque nous avons acheté la subdivision de Coronation-Lacombe au Canadien Pacifique il y a un an, l'Office national des transports a tenu des audiences publiques pendant cinq jours à Stettler. Nous avons stimulé l'économie locale. Pendant une semaine, il était impossible de trouver une chambre d'hôtel dans cette localité. Tout le monde était là.

L'Office estimait que cette vente serait dans l'intérêt public. Puis tout a été bloqué complètement puisqu'à partir de ce moment-là, même si l'Office avait examiné les états financiers, les investissements, les tarifs prévus, ainsi que les frais du CP, même s'il a tenu des audiences publiques souvent épuisantes, il ne pouvait absolument rien faire pour que le ministre fédéral nous accorde un contrat de transport du grain en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Tout est resté en l'état pendant un an en attendant que d'autres organismes gouvernementaux décident s'ils recommanderaient au ministre de nous accorder un contrat de transport du grain.

Il faut donc un comptoir unique, où l'on pourrait obtenir les contrats en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest si l'on est une compagnie qui doit compter absolument sur le transport du grain, où l'on puisse régler les questions de répartition des tarifs et approuver les transferts. Je le répète, c'est un des aspects que l'on retrouve dans les vieilles lois sur les chemins de fer. Quand il existait une compagnie de chemin de fer subventionnée et qu'une autre compagnie pouvait exploiter ce réseau de façon plus efficace et moins coûteuse ou offrir un meilleur service pour le même coût, la commission pouvait ordonner un transfert. C'est arrivé très rarement, mais elle avait le droit de le faire. Par conséquent, le CN, le CP et d'autres transporteurs ont conclu toutes sortes d'arrangements pour adapter leurs activités aux collectivités qu'ils desservent, mais nous n'avons absolument pas accès à ces ententes. Il est maintenant trop tard et nous devons nous intéresser de près, dans le cadre de l'examen actuel de la LTN, aux questions de politique, afin que l'industrie ferroviaire régionale puisse progresser.

• 1050

Quant à la procédure de transmission, on dit qu'elle est longue. Elle dure environ six mois. Il nous a fallu deux mois en tout et pour tout pour obtenir notre statut et les autorisations du gouvernement provincial pour l'exploitation de la ligne Coronation-Lacombe. Aux États-Unis, il faut aussi peu que 30 jours pour faire entériner par l'ICC la cession d'une ligne secondaire et sa reprise en main par une autre société. Ce délai est courant.

Au cours de la conférence ferroviaire de Toronto, la représentante de l'ICC était absolument abasourdie d'apprendre qu'il fallait six mois pour effectuer une telle opération. D'après elle, l'opération n'est pas si compliquée, elle prend seulement 30 jours et dure une dizaine d'années. Nous sommes 15 ans en retard par rapport aux États-Unis, mais nous faisons des progrès.

[Text]

I'm going to stop there and say that I'm with the previous group; I think the protections for the shippers need to remain. It's the only thing that will compel change by the two national carriers. Increasing access of shippers to ask for better levels of service and innovative levels of service will compel change, and that's what we need. I think there are lines and railways here that need to go out of service. I think there are some that need to be regional railways, and there are certainly some that should remain in the nationals.

The Chairman: Thank you.

Mr. Wilson: On behalf of the committee, I want to welcome Mr. Payne here. He's a man of obvious determination and perseverance, and he makes a lot of sense.

I would like to address this question of short lines from the focus of the western grain-gathering network. We have, depending on what statistics you use, 100,000 producers who have to get their five out of every six bushels of grain that they grow from the farm gate to tidewater, and they have to do it in a manner that is as cost-effective as possible. I guess we're all aware of the difficulties that are besieging the grain sector at this point in time, with the EEP subsidies and so on. For a time I think we all thought it was an abnormal situation, but as time goes on it becomes increasingly the norm, and it puts even more pressure on getting costs down. We can't, it seems to me, continue to put out \$60 a tonne to get the grain from the farm gate to the port.

It's obvious that these prairie branch lines are going, whether it be in the year 2000 or sooner. The question is, are they going to be lifted up and trucks carry the grain, or is there some possibility for short-line operations? I'm assuming, Mr. Payne, you're going to tell us that there's some room for short-line operations.

It seems to me, whether it be truck or short line, a couple of impediments are fairly obvious to short-line operations. One is the question of the successor rights, which you've already touched on, and the other is the cost of infrastructure, the cost of acquiring the roadbed and the track if and when it is possible to conclude some kind of transaction.

Can you comment on the relative importance of the labour costs, comparing what they are to an independent operator versus the kinds of costs the railways face, and also give your comments in regard to the cost of the salvage, which appears to be a fairly substantial upfront cost to a fledgling operation?

• 1055

Mr. Payne: I think you have three issues there. You have the view of the change and the necessity of moving from the existing system to something different; you have the labour issue, and you have the cost of entry issue.

To touch on the labour issue first, we pay equal to or better than the national railroads for our employees. We have full benefit plans. We pay them enough money so that they can set up a good RRSP, and we have some reasonable limits on

[Translation]

Je vais m'arrêter là et vous préciser que je suis du même avis que le groupe précédent; je suis convaincu qu'il faut maintenir les protections dont bénéficient les expéditeurs. C'est la seule chose qui obligera les deux transporteurs nationaux à changer. Il faut faciliter l'accès des expéditeurs afin qu'ils puissent demander des niveaux de services meilleurs et innovateurs, afin de forcer les transporteurs à changer. À mon avis, il y a des lignes de chemin de fer qui doivent cesser leurs activités. Certaines d'entre elles devraient devenir des lignes régionales, mais d'autres devraient demeurer nationales.

Le président: Merci.

M. Wilson: Au nom du comité, je souhaite la bienvenue à M. Payne. C'est un homme déterminé, persévérant et rempli de bon sens.

J'aimerais aborder la question des lignes courtes dans l'optique des entreprises qui rassemblent le grain de l'Ouest. Les chiffres varient selon les statistiques, mais il y a environ 100 000 producteurs dont cinq boisseaux sur six de grain doivent se rendre de leur ferme au port d'expédition, de la manière la plus économique possible. Nous sommes tous au courant des difficultés que connaît actuellement le secteur du grain, en raison des subventions de l'EEP, entre autres. Pendant un certain temps, nous avons tous pensé qu'il s'agissait d'une situation anormale, mais, de plus en plus, cette situation paraît s'imposer et contribue même à augmenter les pressions en vue d'une baisse des coûts. À mon avis, nous ne pouvons pas continuer à payer 60\$ la tonne pour le transport du grain de la ferme au port.

Il est clair que les lignes secondaires des Prairies devront disparaître d'ici l'an 2000, ou même plus tôt. Il s'agit de savoir si le transport du grain sera confié à des entreprises de camionnage ou s'il est possible d'exploiter certaines lignes sur des tronçons courts. Je suppose, monsieur Payne, que vous allez plaider en faveur de l'exploitation des tronçons courts.

Il me semble, que l'on opte pour le transport routier ou pour les tronçons courts, qu'il faut résoudre un certain nombre de problèmes. Le premier est la question des obligations du successeur, sur laquelle vous vous êtes déjà penché, et le deuxième le coût de l'infrastructure, le coût d'acquisition de la plate-forme et de la voie, s'il est possible de conclure une transaction.

Pouvez-vous nous parler de l'importance relative des coûts de la main-d'oeuvre, en comparant les coûts d'un exploitant indépendant par rapport à ceux des compagnies ferroviaires et nous dire également ce que vous savez du coût de la récupération qui semble être assez lourd pour une entreprise débutante?

M. Payne: Je pense qu'il y a trois problèmes différents. Il y a la question du changement et de la nécessité de transformer le système existant; ensuite, il y a la question de la main-d'oeuvre et enfin, les coûts d'accès.

Parlons tout d'abord des coûts de la main-d'oeuvre. Nos employés sont aussi bien ou même mieux rémunérés que les salariés des chemins de fer nationaux. Ils bénéficient d'avantages sociaux complets. Ils touchent un bon salaire qui leur permet de

[Texte]

working hours. What we have is the flexibility of people to go from one thing to the next. We encourage people to take courses in different qualifications of the operating classes, so people can run an engine one day and run a tamper the next, and we've found that to be singularly successful.

On the Stettler, for example, Canadian National had 14 people on maintenance of way alone. We operate that subdivision with three. When people go out to look at the line, they will see that there is more maintenance being done on an annual basis than the line had seen for many years. It is the same thing on the Coronation-Lacombe. Canadian Pacific had 12 people out there on maintenance of way; we have three.

They're highly mechanized gangs. We don't have somebody running along in a motor car with a pull cart behind it. These guys have high rail trucks with tools, equipment, hydraulic mechanisms. Whatever they need to do the work, they've got. But we get productivity out of our people.

I look at the whole thing about the brotherhoods and the union issue and stuff like this. Well, great. If I can treat my people right then I don't think I need a union. If the union can go out and launch a membership drive and have my people sign up, well and good. That's fair ball. I understand that completely because I was a secretary-treasurer for the Brotherhood of Locomotive Engineers. It's not that I don't understand the issues.

Entry cost is very high. However, a lender must have something to lend to, and generally speaking those values are driven by what you get for the iron when you pick it up. We do have some arguments from time to time with the various carriers over the value of 1906 and 1909 steel. But sooner or later a market is going to produce a test. That stuff is going to be worth so much delivered to Stelco's gate or sold into the scrap market, so that gives us some place to finance. It gives us a certain amount of comfort to that.

In our funny little perverse way, I suppose we look at high prices and say this is recapitalizing the railways. But that's another thought altogether.

On the issue of whether the cost is too high to get in, the capital cost isn't. It's part of the problem. The greatest difficulty, I think, is when you get a line that goes into urban areas where you get a land value being placed on land which is at a highest and best use. We looked at some lines that ran out of Quebec City where the railway line goes through people's backyards. The appraisal would say that land is worth \$80,000 an acre. But when you lift the steel and you go to sell that to the guy whose yard it goes through, he says, "Well, I've been farming that ditch for 40 years already anyway. I'm not going to pay \$80,000 an acre for it. Maybe you should pay me for cutting your grass". The land values are the problem. You have to take a look at these things on a going concern basis. I think that is where the big arguments are going to come.

[Traduction]

souscrire à un REÉR et nous imposons des limites raisonnables aux heures de travail. Les conditions de travail sont souples et nous encourageons les employés à suivre des cours pour être capables de s'occuper aussi bien d'un moteur que d'un pilon. Cette formule s'est avérée très efficace.

Sur la ligne Stettler, par exemple, le Canadien National employait 14 personnes pour l'entretien de la voie seulement. Nous, de notre côté, nous n'en employons que trois. Les inspecteurs peuvent constater que nous faisons en une année plus de travaux d'entretien que la ligne n'en a jamais vu en plusieurs années. C'est la même chose sur la ligne Coronation-Lacombe. Le Canadien Pacifique affectait 12 personnes à l'entretien de cette voie; dans notre cas, le personnel d'entretien se limite à trois personnes.

Les équipes d'entretien sont très mécanisées. Nous n'avons pas d'automotrice équipée d'une remorque. Ces gens-là utilisent des camions spéciaux dotés d'outils, d'équipements et de mécanismes hydrauliques. Ils ont tout ce qu'il leur faut. Nous, nous obtenons une bonne productivité de la part de notre personnel.

Mettons-nous maintenant dans la perspective des fraternités et des syndicats. Je n'ai pas besoin d'un syndicat pour me dire ce que je dois faire pour bien traiter mes employés. Le syndicat est libre d'organiser une campagne de souscription afin de recruter de nouveaux membres. Je comprends très bien cela, puisque j'ai été moi-même secrétaire-trésorier de la Fraternité internationale des ingénieurs de locomotive. Ne croyez pas que je sois indifférent à ce genre de choses.

Les coûts d'accès sont très élevés. Cependant, un prêteur doit avoir quelque chose à prêter et généralement, le montant est calculé en fonction de la valeur du fer. De temps en temps, nous ne sommes pas d'accord avec certains transporteurs sur la valeur de l'acier de 1906 et 1909. Mais, tôt ou tard, c'est le marché qui décide. C'est le marché qui détermine la valeur de l'acier chez Stelco ou chez les ferrailleurs. C'est de cette manière que nous nous finançons. Cela nous donne une certaine marge de manoeuvre.

Ironiquement, les prix élevés révèlent une certaine revalorisation des chemins de fer. Mais ça, c'est une autre histoire.

Pour en revenir au coût, si le coût d'accès est trop élevé, celui des immobilisations, en revanche, ne l'est pas. C'est une partie du problème. Le plus difficile, à mon avis, c'est dans le cas des lignes qui traversent des zones urbaines où la valeur du terrain est calculée en fonction du meilleur usage que l'on puisse en faire. Nous avons examiné certaines lignes dont le point de départ est la ville de Québec et qui passe dans des propriétés privées. D'après l'évaluation, ces terres valent 80 000\$ l'acre. Mais une fois qu'on a démonté les rails et qu'on propose de revendre le terrain au propriétaire riverain, ce dernier nous répond qu'il a entretenu ce terrain pendant 40 ans et qu'il est hors de question qu'il débourse 80 000\$ l'acre pour l'acheter. Il pense même qu'il faudrait le payer pour la peine qu'il s'est donnée à l'entretenir. La valeur foncière pose problème. C'est un aspect qui prendra de plus en plus d'ampleur. Et qui, à mon avis, nous donnera du fil à retordre.

[Text]

I don't know what downtown Toronto railway land is worth, but I'd hate to see the tax bill if it were taxed on a highest and best use basis instead of railway land basis. I think that's a legitimate argument. I think you look at that when you get there.

With respect to the greater question, the WGTA and the cost of operating these branches, when the CN filed for abandonment of the Stettler subdivision in 1984 their online costs, the costs to run the branch, were \$2.9 million for an average of 130,000 tonnes.

• 1100

We are carrying upwards of 150,000 tonnes to 160,000 tonnes a year on that line and we are being paid on average \$1.75 million a year. We are running trains twice a week. We have a demand service, and we have saved the shippers and the people of Canada \$1 million on that branch line alone for 100 miles.

The same kind of numbers are coming in on the Coronation and Lacombe. CP costs to run the Coronation and Lacombe on an as and when required basis, with minimum and maximum restrictions on the number of cars they would take on any given train, were approximately \$2.8 million a year. We'll be paid somewhere around \$1.7 million to run that line.

I would have to suggest that it is of interest to the people of Canada to know that we are operating a higher level of service, at the same maintenance standards, at a million dollars a year a subdivision less. I think that makes a big dint in this whole question of branch lines.

The reason we have not seen a growth inside the WGTA of sales of branch lines is that there is no incentive for the nationals to sell. They are paid all their costs plus a 20% contribution to constant costs. Why sell? There is no incentive for them to sell. When we go to see them, they say, well, you have to pay us enough so we are less than indifferent; in other words, they're for it. The existing environment makes it very tough.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Payne, for your submission to us this morning.

Having heard what I have just heard, may I have your reflections on recommendation 9, that the rationalization of the prairie branch line structure not be delayed?

Mr. Payne: I like Southern Rail Co-op's comment here. That's right on. We are falling in between the branches, but I think —

Mr. Keyes: First of all, do you have any difficulty with this recommendation?

Mr. Payne: No. Get on with it. The sooner you let regional railways get on with getting their hands on these lines, the greater chance there is of them remaining in service. However, there is a caveat on this comment. The methodology proposed by the Grain Transportation Agency for how they propose to pay for these things is a non-starter. It doesn't work financially. It doesn't work operationally. In fact, it is a disincentive to invest and will lead you, if you do get your hands into this thing,

[Translation]

Je ne connais pas l'évaluation des terrains utilisés par les lignes ferroviaires à Toronto, mais j'ai l'impression que les taxes que paient les compagnies ferroviaires sont nettement inférieures à celles que devraient payer de nouveaux propriétaires sur la base de la meilleure utilisation qui puisse en être faite. À mon avis, c'est un argument valable qu'il faudra prendre en considération.

Passons maintenant à la question plus vaste concernant la LTGO et le coût d'exploitation des lignes secondaires. Lorsque le CN a proposé l'abandon de la subdivision Stettler, en 1984, ses coûts d'exploitation se chiffraient à 2,9 millions de dollars pour une moyenne de 130 000 tonnes.

Nous transportons 150 à 160 000 tonnes par année sur cette ligne et nous recevons en moyenne 1,75 millions de dollars par an. Nous avons des trains deux fois par semaine. Nous répondons à la demande et nous avons permis aux expéditeurs et aux Canadiens d'économiser un million de dollars, uniquement sur cette ligne de 100 miles.

Les chiffres sont à peu près les mêmes pour la ligne Coronation et Lacombe. Il en coûtait environ 2,8 millions de dollars par an au CP pour exploiter la ligne Coronation et Lacombe à la demande, avec des restrictions concernant le nombre minimal et maximal de wagons dont était composé chaque train. D'un autre côté, nous recevons environ 1,7 millions de dollars pour exploiter cette ligne.

À mon avis, les Canadiens doivent savoir que nous offrons un meilleur niveau de services et des normes d'entretien équivalentes tout en permettant d'économiser des millions de dollars chaque année dans une même subdivision. À mon avis, cela oblige à réexaminer toute la question des lignes secondaires.

Si la vente des lignes secondaires en vertu de la LTGO n'a pas augmenté, c'est que les lignes nationales ne sont pas incitées à vendre. Tous leurs coûts sont remboursés et elles bénéficient en plus d'une participation de 20 p. 100 aux coûts fixes. Pourquoi vendre? Ça ne les intéresse absolument pas. Quand nous prenons contact avec elles, elles nous disent qu'il faut les payer suffisamment pour les faire sortir de leur indifférence; autrement dit, elles sont difficiles à déloger. L'environnement existant est très difficile.

M. Keyes: Merci, monsieur Payne, pour le mémoire que vous nous avez présenté ce matin.

Après ce que vous venez de dire, j'aimerais savoir ce que vous pensez de la recommandation n°9 qui est contre le report de la rationalisation des lignes secondaires des Prairies?

M. Payne: Je partage l'avis de la Southern Rail Co-op à ce sujet. On ne sait plus quelles lignes suivre. . .

M. Keyes: Tout d'abord, avez-vous quelque chose à reprocher à cette recommandation?

M. Payne: Non. Adoptez-là. Les chemins de fer régionaux auront d'autant plus de chance de rester en activité que le changement de propriétaire se fera rapidement. Cependant, il faut faire attention. La méthode proposée par l'Office du transport du grain pour le paiement pose problème. Elle ne fonctionne ni sur le plan financier, ni sur le plan pratique. De fait, elle décourage l'investissement et attire plutôt les acheteurs ayant une mentalité de ferrailleur qui, après avoir fait toutes

[Texte]

to take a scrap merchant's view of the thing, which is called, "We're going to go out there and we're going to run this thing right into the ground, and then we're going to hold up our hands in five years and say, 'Now, give us some more money or scrap it'." That's what the current SGTC GTA studies would lead you to do. I think the sooner you get these branch lines in the hands of a regional railway, the better.

Mr. Keyes: From time to time there are going to be some adjustments that will have to be made to, in your words, the 19th century instruments. For example, the federal cabinet used the Order in Council route to protect some 6,000 miles of prairie branch lines to the year 2000. What is your opinion of that?

Mr. Payne: There is nothing the matter with that. I think that's just fine. I think there has to be a place for the political lords and masters to be able to put their finger on the button and say, "This ain't going to happen".

• 1105

There should also be a way when the characteristics of a branch line fundamentally change. Primarily, these fundamentally change because of de-marketing exercises and lack of service. So then a branch line—

Mr. Keyes: So there's nothing wrong with this. You two then, I would assume, favour the idea that has been kicked around of managed competition.

Mr. Payne: I guess, if you want to cloak it like that. I think there is room in these highly subsidized branch lines to have the hand of the regulator.

Mr. Keyes: To what extent are the prairie grain-dependent branch lines good candidates for profitable operation by short-line railroads?

Mr. Payne: Central Western has engaged in an exercise of identifying groups of lines with sufficient volume, sufficient tonnage, and sufficient mileage. We've engaged in those exercises. There are some excellent groups of candidates.

Mr. Keyes: As a percentage, can you give me an idea?

Mr. Payne: I didn't do that, sorry. I didn't look at it as a percentage of mileage. What I did is I looked at it in regional groups of operating groups, and I have about half a dozen of them scattered across the prairies, which would be just great.

Mr. Keyes: How about B.C.? Is there any view to any acquisitions there?

Mr. Payne: No.

Mr. Keyes: You don't have a view or there are no—

Mr. Payne: Oh, I have a view. Again, it goes back to this labour issue. If the province hadn't done its labour thing, we were a bidder on the Grand Forks when it came up for sale. We were interested in that, and then the labour thing intervened. We would be interested in being a regional railway, federally regulated, if the labour thing gets straightened out. I think that's something the federal government has to be interested in or this whole layer of jurisdiction disappears to the provinces.

[Traduction]

sortes de promesses, mettraient le couteau sur la gorge en exigeant du gouvernement d'autres subventions sous la menace de fermer la ligne. Voilà le genre de situation que nous préparent les études actuelles de l'Office de transport du grain. À mon avis, il est impératif de remettre le plus vite possible ces lignes secondaires aux entreprises ferroviaires régionales.

M. Keyes: Il faudra parfois apporter certaines modifications à ce que vous appelez des instruments du XIX^e siècle. Par exemple, le Cabinet fédéral a promulgué un décret pour protéger 6 000 milles de lignes secondaires dans les Prairies jusqu'en l'an 2000. Qu'en pensez-vous?

M. Payne: C'est très bien. Il n'y a rien à redire. À mon avis, il faut que les politiciens puissent imposer leur choix.

Il faudrait également prévoir les cas où les caractéristiques d'une ligne secondaire changent carrément. Essentiellement, elles changent à cause des mesures de décommercialisation et de l'absence de services. Par conséquent, lorsqu'une ligne secondaire...

M. Keyes: Donc, vous n'y trouvez rien à redire. Je suppose que vous êtes vous aussi en faveur de la notion de concurrence contrôlée qui circule ça et là.

M. Payne: Je crois que oui, si vous le présentez comme ça. Je pense qu'un peu de réglementation ne ferait pas de mal à ces lignes très subventionnées.

M. Keyes: Dans quelle mesure les lignes secondaires des Prairies, dont la survie dépend du grain, peuvent-elles devenir des tronçons courts dont l'exploitation serait rentable?

M. Payne: La Central Western a commencé à dénombrer les groupes de lignes qui réunissent un volume et un tonnage suffisants et dont la longueur est appropriée. Nous faisons ce genre d'exercice. Nous avons dénombré d'excellents candidats.

M. Keyes: Pouvez-vous me donner une idée sous forme de pourcentage?

M. Payne: Je suis désolé, je ne connais pas le pourcentage des distances couvertes. Je me suis intéressé aux groupes régionaux en activité. Il y en a environ une demi-douzaine répartis dans les Prairies, qui conviennent parfaitement.

M. Keyes: Et en Colombie-Britannique? Envisagez-vous certaines acquisitions là-bas?

M. Payne: Non.

M. Keyes: Vous n'avez aucun plan, il n'y a rien...

M. Payne: Si, j'ai un plan. Cela nous ramène encore à la question syndicale. Si la province n'était pas intervenue sur le plan syndical, nous aurions fait une offre pour la ligne Grand Forks, quand elle a été mise en vente. Nous étions intéressés jusqu'à ce que le gouvernement intervienne sur la question syndicale. Lorsque cette question sera réglée, nous serions intéressés à en faire un chemin de fer régional relevant de la réglementation fédérale. À mon avis, le gouvernement fédéral doit s'intéresser aux lignes régionales, sinon tout ce secteur de compétence sera absorbé par les provinces.

[Text]

Mr. Keyes: I daresay the people in Ontario would be very interested in some answers there as well.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Keyes.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Payne, welcome back to the transport committee. As usual, you've done a thorough job of examining the issue and offering us your perspective on it. Let me start where Mr. Keyes left off.

On the one hand you say that you'd prefer to be federally regulated, and certainly you make the case in terms of the non-labour aspects as to the value of that. And you've also said that the only real difference between how you operate and how the other railways operate under the federal regime is you have the flexibility and you've been able to do it with fewer staff. That I guess is the area where you disagree with the national rail unions in terms of flexibility. Is that a fair assessment of where you're coming from?

Mr. Payne: Yes, I think that's pretty fair.

Mr. Angus: There has been over the last couple of years, not just in the rail sector but in other sectors, a movement by the unions to look differently at their operations in terms of their demands; they're seeing the downsizing. We saw an agreement—I can't remember with which railway—for eastern Canada in which UTU was involved, and I think BLE, to allow for greater integration and greater sharing. Of course those were negotiated as opposed to being imposed.

Is there a way—and I'm sure you've thought about this at great length—without imposing, for lack of a better word, a collective agreement on the national rail unions, government could facilitate the kind of flexibility that you are arguing for without interfering in the collective bargaining process?

Mr. Payne: I don't know. I think you end up with many culturally driven positions that have been in place for literally 100 years on all sides of the industry, on the rail management side, on the union side. The resistance to change is so high that I think the only way to break that is through legislative change.

• 1110

If we were ever going to go into the federal jurisdiction and take on 1,000 miles of branch line with a few million tonnes of traffic, I think the only way to do that is to sit down and negotiate with the brotherhoods. But if the brotherhoods can say to me, we don't have to negotiate with you, here is your collective agreement, that is pretty tough sledding. I do not know how to fix that. I really do not.

I am certainly not adverse to the issue. I think it is one of those things that will be fixed.

At the Toronto railway conference, one of the speakers from the United States said that all the railways that signed fixed retirement benefit things, signed in for long-term contracts, did all those things, are all out of business today. It speaks for

[Translation]

M. Keyes: Il me semble que les gens de l'Ontario auraient également des questions très intéressantes à poser à ce sujet.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Keyes.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Payne, je vous souhaite encore une fois la bienvenue au Comité des transports. Comme d'habitude, vous avez examiné à fond la question afin de nous présenter votre point de vue. Je vais reprendre la discussion là où M. Keyes l'a laissée.

Vous affirmez que vous préférez être soumis à la réglementation fédérale et vous nous en avez expliqué les mérites en ce qui concerne les aspects qui ne touchent pas la main-d'oeuvre. Vous avez dit par ailleurs que la seule différence réelle entre la façon dont vous fonctionnez et celle dont fonctionnent les autres entreprises ferroviaires sous le régime fédéral, repose sur une plus grande souplesse de votre part et un personnel plus réduit. C'est au niveau de la souplesse que vous êtes en désaccord avec les syndicats nationaux de cheminots. Est-ce que j'ai bien résumé votre point de vue?

M. Payne: Oui, je pense que c'est assez juste.

M. Angus: On assiste, depuis quelques années, pas seulement dans le secteur ferroviaire, à une tendance des syndicats à prendre des positions différentes; la réduction du personnel est une réalité dont les syndicats doivent tenir compte. Les TUT et les BLE, je crois, ont conclu une entente avec une société de chemin de fer de l'est du Canada en vue d'autoriser une intégration et une répartition plus grandes. Bien entendu, cette entente a été négociée plutôt qu'imposée.

Est-ce qu'il existe un moyen d'inciter, faute d'un meilleur terme, les syndicats nationaux des chemins de fer à accepter une convention collective qui faciliterait le genre de souplesse que vous réclamez, sans gêner le processus de négociation? Je suis certain que vous avez beaucoup réfléchi à cette question.

M. Payne: Je n'en sais rien. Je pense qu'on est aux prises avec de nombreuses perspectives culturelles en place depuis pratiquement 100 ans part et d'autre de l'industrie, aussi bien du côté de la direction que du côté des syndicats. La résistance au changement est si grande que la seule façon d'y remédier est d'imposer un changement par voie législative.

Si nous voulons relever de la compétence fédérale et faire l'acquisition de 1 000 milles de lignes secondaires transportant plusieurs millions de tonnes de marchandises, je crois que le seul moyen est de négocier avec les fraternités. Mais si les fraternités refusent de négocier avec moi et refusent de modifier leurs conventions collectives, je ne saurais vraiment pas quoi faire.

Je ne suis certainement pas contre. Je pense que c'est une chose qu'il faudra régler.

Au cours de la conférence ferroviaire de Toronto, un des orateurs américains a fait remarquer que toutes les entreprises de chemin de fer qui avaient signé des contrats à long terme et des prestations de retraite fixes garanties ont actuellement

[Texte]

itself. The Milwaukee is gone. A big chunk of the old Northern Pacific main track is gone. All kinds of stuff have gone out of service because the brotherhoods got the legislative right to say, here is your contract. They all expired.

I do not think that is in any of our interests. I believe that railways are part of the fabric of this country, and I want to try to keep them going, insofar as possible.

The labour code is a real problem. I do not know how to get around it. I am sorry.

Mr. Angus: Fair enough. I appreciate your comments.

On page 5 of your submission, where you deal with subsection 79(1) regarding the securities, my quick reading of that would suggest that is designed as a protection so that in the event a rail company goes under, the employees have second dibs on any remaining assets and then the bankers third. As I understand it in terms of other legislation in Canada, the workers are at the tail end. Is that your reading of that?

Mr. Payne: You have to look at how this works when a railway company goes into the tank. The lender turns up. He goes to realize. There are three ways he can get fixed. One, he gets to be the board of directors of the railway company. Two, he then can apply to the Governor General in Council or the Lieutenant Governor in Council for directions to assume the operation and management of the railway. Or three, they do not let him do either. They do not let him tear it up, they do not give him directions to run it, and they dispose of the railways as the council deems fit.

Now, what was an example of that? The Northern Alberta Railway ran from Edmonton to northern Alberta, all over the place. It folded its tents around 1916 or 1917, and the Alberta government council would not let the lender realize. It would not let them become the management of that railway corporation. They turned it over to Canadian Pacific and Canadian National, jointly, in an operating receivership. It took it some 60 years to work its way out of it. That is very cold comfort to a lender.

In all of this thing, this is driven from the policy view of government that railways are an instrument of government policy and we as governments are not prepared to let this out of our legislative purview.

Perversely enough, under this, an unsecured lender is better off than the secured lender. If you are a fuel supplier to the railway, the railway has to have fuel. You are going to get paid. It is a working expenditure of the railway. The secured guy goes to the high jump.

How do you finance railways?

When we bought the Coronation-Lacombe, there was no mortgage on the property; none. Why? Because of this: clear title.

• 1115

Mr. Angus: So how would you suggest we should change this?

Mr. Payne: Scrub it out and put in the provisions of the Canada Business Corporations Act for mortgages and debts.

[Traduction]

disparu. C'est révélateur. La ligne de Milwaukee a disparu. Une grande partie de l'ancienne «Northern Pacific» a disparu. Toutes sortes de lignes ont disparu parce que les fraternités avaient le droit d'imposer leurs conventions.

Je ne pense pas qu'une telle façon d'agir soit dans notre intérêt. J'estime que les chemins de fer font vraiment partie du Canada et j'essaie, dans la mesure du possible, de les faire survivre.

Le code du travail pose vraiment problème. Je ne sais pas comment le contourner. Je suis désolé.

M. Angus: Très bien. Je vous remercie de vos commentaires.

Après avoir lu rapidement la page 5 de votre mémoire traitant du paragraphe 79(1) concernant les garanties, il me semble que vous considérez cela comme une protection permettant aux employés, en cas de faillite de la société, d'être placés au deuxième rang des créanciers, devant les banques. Aux termes des autres lois canadiennes, les travailleurs viennent au dernier rang. Est-ce que j'ai bien résumé votre point de vue?

M. Payne: Il faut bien voir comment cela se passe lorsqu'une entreprise ferroviaire fait faillite. Le créancier se présente pour récupérer son bien. Il a trois moyens d'y parvenir. Premièrement, il investit le conseil d'administration de l'entreprise de chemin de fer. Ensuite, il peut demander au gouverneur en conseil ou au lieutenant-gouverneur en conseil l'autorisation de poursuivre l'exploitation de la ligne ferroviaire. Ou, troisièmement, le gouverneur ne l'autorise ni à liquider l'entreprise, ni à l'exploiter et il procède à la vente de la ligne de chemin de fer de la manière qu'il juge appropriée.

Je peux vous donner un exemple. Le Northern Alberta Railway reliait Edmonton à tout le nord de l'Alberta. Quand il a cessé ses activités, vers 1916 ou 1917, le gouvernement de l'Alberta n'a pas laissé le créancier en prendre possession. Il ne l'a pas laissé prendre la direction de la société de chemin de fer. Il a préféré la confier au Canadien National et au Canadien Pacifique qui ont été chargés, conjointement, d'en assurer l'exploitation. Le créancier a dû attendre 60 ans pour se faire rembourser. Bien maigre consolation pour un bailleur de fonds!

Tout cela tient au fait que le gouvernement estime que les chemins de fer relèvent de sa politique et qu'il n'a pas l'intention de laisser ce moyen de contrôle lui échapper.

Ironiquement, en vertu de cette politique, le prêteur qui ne bénéficie d'aucune garantie se trouve dans une meilleure position que celui qui bénéficie d'une garantie. Le fournisseur de carburant sera payé, étant donné que la société de chemin de fer en a besoin pour fonctionner. C'est une dépense d'exploitation. Par contre, c'est le prêteur qui bénéficie d'une garantie qui a le plus à perdre.

Comment financer les chemins de fer?

Lorsque nous avons acheté la ligne Coronation-Lacombe, il n'y avait aucune hypothèque sur la propriété. Pourquoi? Tout simplement parce que le titre de propriété doit être libre.

M. Angus: Que proposez-vous pour y remédier?

M. Payne: Je propose de remplacer tout cela par des dispositions de la Loi sur les sociétés par actions en ce qui a trait aux hypothèques et aux dettes.

[Text]

Mr. Angus: And then the other stuff is covered under other legislation?

Mr. Payne: Yes, everything else is looked after everywhere else.

Mr. Angus: You used the term "line swaps".

Mr. Payne: Yes.

Mr. Angus: What do you mean?

Mr. Payne: Well, go to Saskatchewan. Inside the WGTA, CN and CP traded some branch lines, one for another. They said, "You give us that one up there and we'll take one of yours down here in southern Saskatchewan", or something. These lines were swapped.

Mr. Angus: Ownership or just...?

Mr. Payne: Ownership and operation, as I understand it. However, I stand to be corrected on that.

That does not promote competition; that reduces it. In the Ontario valley exercise, one line is being closed and both railway lines are going to run on one line. They save the value of the iron that they salvage off one line and some real estate, but that doesn't reduce the operating costs. You have two very large railways, with their overheads, their administrations, their costs, sitting on one railway line.

Mr. Angus: Isn't there a saving, though, in terms of the maintenance, the signalling? Or is it because the traffic has increased?

Mr. Payne: It's not a big time saving. Fundamentally, they gain the capital of the iron and the real estate on the ground. Their signalling departments are still in place. Their operating departments are still in place. Their dispatching departments are in place. Their marketing departments are in place. Now they're going to make a joint railway company that is a combination of the two. Perhaps there are two different operating philosophies.

Does this promote competition? I'm not sure.

Mr. Angus: CN and CP are now talking about the possibility of doing the same east of Winnipeg. Are you suggesting that even in that scenario, if they amalgamated their operations from Winnipeg to Thunder Bay on to the Sudbury junction, the savings would just be the scrap?

Mr. Payne: I don't know. There's room for a regional railway in there. Why can't a regional railway take on some of those lines, take bits from this and from that and then feed traffic on a prorated basis to both?

Sure, some iron deserves to go. Regional railways are not a panacea for all these things. However, there are places where we can take two awful lines and make one really good one.

The Chairman: I'm going to allow Mr. Atkinson one short supplementary.

Mr. Atkinson: We'll see what the answer is.

Should the producers be paid under the WGTA? Why don't you go to the labour relations boards of the provinces to challenge successor rights?

Mr. Payne: I have no problem with the successor rights; I just have no status to go to the federal labour board to challenge the successor rights.

[Translation]

M. Angus: Et tout le reste est couvert par une autre loi?

M. Payne: Oui, tout le reste est prévu ailleurs.

M. Angus: Vous avez parlé d'échanges de lignes.

M. Payne: Effectivement.

M. Angus: Pouvez-vous nous expliquer ce que c'est?

M. Payne: Prenez l'exemple de la Saskatchewan. En vertu de la LTGO, le CN et le CP ont échangé des lignes secondaires. Ils ont échangé des lignes du nord de la Saskatchewan pour des lignes du sud et vice versa.

M. Angus: Y compris le titre de propriété ou simplement...?

M. Payne: Le titre de propriété et l'exploitation, si j'ai bien compris. On voudra bien me reprendre si je me trompe.

Une telle formule n'encourage pas la concurrence, au contraire, elle contribue à la réduire. Dans la vallée de l'Ontario, on va fermer une ligne et les deux sociétés de chemin de fer utiliseront la ligne restante. Elles pourront récupérer l'acier et une partie du terrain, mais cette formule ne permet pas de réduire les coûts d'exploitation. La ligne restante est partagée entre deux énormes sociétés de chemin de fer avec leurs frais généraux, leurs administrations et leurs coûts.

M. Angus: Est-ce qu'il n'est pas possible de faire des économies au niveau de l'entretien et de la signalisation? À moins que ce soit à cause de l'augmentation de la circulation?

M. Payne: Les économies ne sont pas énormes. Essentiellement, on récupère le fer et le terrain. Les services de signalisation restent en place, de même que les services d'exploitation, les services de distribution et les services de commercialisation. Les deux sociétés de chemin de fer se combinent pour n'en faire qu'une. Mais peut-être qu'elles ont des principes de fonctionnement différents.

Est-ce que cela encourage la concurrence? Je ne suis pas certain.

M. Angus: Le CN et le CP envisagent maintenant de faire la même chose à l'est de Winnipeg. Est-ce que vous pensez que, là aussi, les économies se limiteront aux matériaux et aux terres récupérés si les deux sociétés fusionnent leurs activités de Winnipeg à Thunder Bay, jusqu'à l'embranchement de Sudbury?

M. Payne: Je n'en sais rien. Un chemin de fer régional pourrait fonctionner dans cette région. Pourquoi ne pas céder certaines de ces lignes à un chemin de fer régional et diriger une partie du trafic vers chacun des réseaux, selon une formule proportionnelle?

Bien sûr, il y a des lignes qui doivent être démontées. Les chemins de fer régionaux ne sont pas une panacée. Toutefois, il y a des endroits où il est possible de faire une bonne ligne avec deux mauvaises.

Le président: J'autorise M. Atkinson à poser une brève question supplémentaire.

M. Atkinson: Nous allons voir quelle sera la réponse.

À votre avis, est-ce que les producteurs devraient être payés aux termes de la LTGO? Pourquoi ne vous adressez-vous pas aux commissions des relations de travail des provinces pour contester les droits du successeur?

M. Payne: C'est droits ne me posent aucun problème; je ne suis absolument pas autorisé à contester ces droits devant la Commission fédérale du travail.

[Texte]

Mr. Atkinson: What about provincially?

Mr. Payne: Provincially, I went to the Supreme Court to stand up for provincial jurisdiction and I won. It was 8 to 1 in my favour. So that issue got cleaned up in a jurisdiction test. When you become a provincial railway, the federal jurisdiction fails, so those contracts stay in the federal jurisdiction and they don't apply to us.

The unions are perfectly free to take a run at me under the provincial Labour Act. Feel free. Go to it.

With respect to the WGTA and paying the producer, I have to say that I'm indifferent. All I can say is that if the farmer has the money, then I'll go out and collect it. You'll see something like a Mark V Roadrailer that runs into Toronto terminals, into the Vaughan yard there. You'll see that with a Central Western Railway sticker on the side saying, "Coming to a farmyard near you". I'll get my money from the farmer. Then I'll take his grain to an interchange and we'll have a rate competition to see who gets that stuff from interchange to the coast most cheaply. I've got the money. Maybe it's going to get off the railroad at Stettler and go on rubber tires to the coast. It just might happen.

Mr. Atkinson: I realize that you won the jurisdictional issue, but under the B.C. or Ontario legislation, couldn't you go to the provincial labour relations board and see if you could get some relief from the successor rates provincially?

• 1120

Mr. Payne: No, because they'd say the contracts apply.

Mr. Wilson: It's interesting . . . [Inaudible—Editor]. . . indifferent to the NTA.

Mr. Payne: I tried that once before.

The Chairman: Mr. Payne, thank you for being before the committee this morning. We certainly appreciate your frankness and your approach. All of your comments will be taken into consideration.

Mr. Payne: Thank you, Mr. Chairman. I'll be around for the balance of the day, and if any of the members wish to talk to me on an informal basis, I'll be delighted to hear from them.

The Chairman: Our next witnesses are from Novacor: Mr. Ken Gutierrez and Mr. Terry Park.

Gentlemen, welcome to the committee this morning. I see that you have a brief that you would like to present. You're invited to proceed.

Mr. Ken Gutierrez (Vice-President, Logistics and Marketing Services, Novacor Chemicals Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. I am the Vice-President, Logistics, with Novacor Chemicals. Terry, whom you met earlier, is the logistics manager for our methanol business.

We're pleased to have the opportunity to discuss the recommendations of the National Transportation Act Review Commission. I'd like to begin by making some brief introductory remarks taken from a written brief that you all have in front of you. Following these remarks we'll be glad to answer your questions.

[Traduction]

M. Atkinson: Et dans les provinces?

M. Payne: J'ai contesté la compétence provinciale à la Cour suprême et j'ai eu gain de cause. Huit juges contre un étaient en ma faveur. Par conséquent, la question des compétences a été réglée. La compétence fédérale cesse de s'appliquer à une société de chemin de fer qui devient une ligne provinciale. Les contrats relevant de la compétence fédérale ne s'appliquent plus à nous.

Les syndicats ont tout à fait le droit d'invoquer la Loi provinciale du travail contre moi.

Pour ce qui est de payer les producteurs en vertu de la LTGO, je dois dire que cela m'est égal. Tout ce que je peux dire, c'est que si l'argent est entre les mains de l'agriculteur, c'est à lui que je m'adresserai pour être payé. On pourra voir alors des véhicules rail-route Mark V dans la gare de triage Vaughan du terminus de Toronto. Sur le côté, sous le nom Central Western Railway, on pourra lire le slogan suivant: «En direct de la cour de ferme». Je me ferai payer par l'agriculteur. Je porterai son grain au point de correspondance et tous les transporteurs chercheront à offrir le meilleur prix. J'ai l'argent. Peut-être que la voie ferrée s'arrêtera à Stettler et que le grain sera transporté en camion jusqu'à la côte. C'est fort possible.

M. Atkinson: Vous avez obtenu gain de cause sur le plan de la compétence, mais ne pouviez-vous pas vous adresser aux commissions des relations de travail de la Colombie-Britannique ou de l'Ontario pour essayer d'obtenir un assouplissement des droits du successeur qui s'appliquent dans chaque province?

M. Payne: Non, parce qu'elles disent que les contrats s'appliquent.

M. Wilson: C'est intéressant . . . [Inaudible—Éditeur]. . . indifférent à la LTN.

M. Payne: Je l'ai déjà essayé.

Le président: Je vous remercie, monsieur Payne, d'être venu témoigner ce matin. Nous apprécions vraiment votre franchise et votre attitude. Toutes vos observations seront prises en considération.

M. Payne: Merci, monsieur le président. Je serai sur place toute la journée. Si des membres du comité veulent me rencontrer en privé, j'en serai ravi.

Le président: Nos prochains témoins représentent Novacor. Il s'agit de M. Ken Gutierrez et de M. Terry Park.

Je vous souhaite la bienvenue au comité. Je vois que vous voulez présenter un mémoire. Vous avez la parole.

M. Ken Gutierrez (vice-président, Transport et Marketing, Novacor Chemicals Ltd.): Merci, monsieur le président. Je suis vice-président de la logistique chez Novacor Chemicals. Terry, que vous avez déjà rencontré, est directeur de la logistique pour nos activités relatives au méthanol.

Nous sommes heureux de pouvoir discuter des recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Je présenterai d'abord en guise d'introduction quelques remarques tirées d'un mémoire que vous avez tous devant vous. Nous répondrons ensuite avec plaisir à vos questions.

[Text]

Novacor Chemicals and our parent company, Nova Corporation of Alberta, have for the past several years been working with governments and speaking out on behalf of Canada's competitiveness and prosperity. Much of our effort has been aimed at encouraging the government sector to deregulate energy, to negotiate free trade agreements such as the FTA, NAFTA, and the Uruguay Round of GATT, to deregulate the transportation sector, and to provide corporate tax rates that are competitive with the U.S. petrochemical producing states, Texas and Louisiana.

A great deal of progress has been made on each of these fronts since the mid-1980s. Collectively, this has helped Novacor's Canadian operations to remain competitive in a global sense.

Novacor, as the petrochemical arm of Nova, upgrades natural gas and other hydrocarbons into chemicals and plastics. In view of the large capital cost of petrochemical manufacturing facilities, they are generally world-scale in size and must market product extensively outside of Canada. Our industry is extremely competitive and our markets are served by companies from around the globe.

Canadian hydrocarbon resources are primarily located in western Canada. The largest consuming markets for petrochemicals produced in North America is the Midwest U.S.A. and the U.S. Gulf Coast. The distance from western Canada to the Midwest is three times that of our principal competition, located on the Gulf Coast. In addition, the Gulf Coast producer has a variety of transportation suppliers ready and willing to move his goods. This includes many railways, highway carriers, the inland river system, and the vast, multi-product pipeline system.

We have an ongoing requirement for efficient, low-cost rail transportation that allows us to access our present markets and provides the opportunity to serve new markets. To survive, Novacor must have access to abundant, competitively priced hydrocarbons, efficient manufacturing conversion costs, and a choice of competitive transportation services. It is from this background that we speak about Canada's transportation industry. A safe, competitive, viable transportation industry is of vital importance to everyone in our company, just as safe, competitive, viable customers are vital to Canadian transportation companies.

I'd like to say a few words about the overall conclusions of the review commission. After one year of investigation and discussion, the overall conclusion of the commission is that:

... regulatory reforms contained in the NTA, 1987, while subject to ongoing and continuous refinement, are the correct responses to this country's economic needs and the constructive role that transportation must play in securing a prosperous and united future for Canada.

[Translation]

Depuis quelques années, Novacor Chemicals et notre société mère, Nova Corporation of Alberta, travaillent avec les gouvernements et donnent leur avis au sujet de la compétitivité et de la prospérité du Canada. Nos efforts visent principalement à encourager le secteur public à déréglementer l'énergie, à négocier des accords de libre-échange tels que celui qui a été conclu avec les États-Unis, l'ALÉNA et l'Uruguay Round du GATT, à déréglementer les transports et à prévoir des taux d'imposition des sociétés qui rivalisent avec ceux qui s'appliquent dans les États américains producteurs de produits pétrochimiques, à savoir le Texas et la Louisiane.

De grands progrès ont été réalisés sur tous ces fronts depuis le milieu des années quatre-vingt. Collectivement, ces mesures ont permis aux activités canadiennes de Novacor de rester concurrentielles à l'échelle internationale.

En tant que segment pétrochimique de Nova, Novacor transforme le gaz naturel et d'autres hydrocarbures en produits chimiques et en plastique. Étant donné leurs coûts d'immobilisation élevés, les usines de fabrication de produits pétrochimiques sont généralement d'envergure mondiale et doivent vendre une grande partie de leurs produits à l'extérieur du Canada. Notre industrie est extrêmement compétitive et nos marchés sont servis par des entreprises du monde entier.

Les ressources canadiennes en hydrocarbures se trouvent principalement dans l'Ouest. Les plus grands marchés de consommation des produits pétrochimiques fabriqués en Amérique du Nord sont le Midwest américain et les États américains du golfe du Mexique. La distance qui sépare l'Ouest canadien du Midwest est trois fois plus grande que celle qui sépare le Midwest de notre principal concurrent, établi sur la côte du golfe. De plus, ce producteur peut faire appel à une foule de fournisseurs prêts et disposés à transporter sa marchandise. Ces transporteurs comprennent de nombreuses sociétés ferroviaires, des entreprises de camionnage, le réseau de transport maritime intérieur et le vaste réseau de pipelines polyvalents.

Nous devons toujours pouvoir compter sur des services de transport ferroviaire efficaces et à bas prix qui nous donnent accès à nos marchés et nous permettent d'en servir de nouveaux. Afin de survivre, Novacor doit pouvoir compter sur des hydrocarbures abondants à des prix abordables, sur des coûts de transformation manufacturière efficaces et sur un choix de services de transport compétitifs. C'est dans cette perspective que nous envisageons l'industrie canadienne des transports. Une industrie des transports sûre, compétitive et viable joue un rôle crucial pour chacun des membres de notre entreprise, tout comme des clients sûrs, compétitifs et viables jouent un rôle essentiel pour les sociétés canadiennes de transport.

• 1125

J'aimerais me pencher brièvement sur les conclusions générales de la Commission d'examen. Après un an d'enquête et de discussions, la Commission est arrivée à la conclusion générale que:

... la réforme réglementaire instaurée par la LTN 1987, sous réserve de quelques ajustements pouvant être apportés au fur et à mesure, répond bien aux besoins économiques du pays et favorise le rôle constructif que le transport doit jouer si l'on veut que le Canada reste à l'avenir un pays prospère et uni.

[Texte]

Subject to the form of those refinements, we agree with the conclusion as stated.

The commission noted in their final report, on page 5, that "Today we know our transportation industries cannot be protected from domestic and international competitive pressures without paying a heavy price elsewhere in our economy, and at the cost of undermining our export industries". As a significant exporter of products from Canada, we cannot over-emphasise our agreement with this view.

It is with this view in mind that we are concerned about some of the refinements suggested by the commission, particularly those we believe will lessen the competitive aspects of the legislation. The commission, in response to shippers' suggestions that they couldn't pay higher prices just because a transportation company was Canadian, asked the question, will we be forced to choose between Canadian carriers and success as exporters? If Canadian carriers do not provide competitive services at competitive prices with carriers in other countries, particularly the States, then the answer to that question must be yes. Should a non-competitive, domestic transportation infrastructure make Canadian commodities non-cost-competitive? The answer is obvious.

As the commission so correctly noted, policies that force shippers or travellers to use inefficient Canadian services will not help us beat that challenge. The challenge is to avoid economic weakness that leads to threats to our sovereignty.

As Canadian producers of bulk commodities, we are very concerned that certain recommendations of the commission, while intended to improve the operation of the National Transportation Act, will have the opposite affect.

I'm going to make some general comment and then talk specifically about rail.

The commission made 55 recommendations for changes or refinement to the National Transportation Act. We have reviewed all the recommendations but have limited our comments today to the most significant, dealing with the marine, truck, and rail modes as they directly impact on our business.

In the marine area, we are disappointed the recommendations provided to the commission by so many shippers and shippers' associations to abolish the Shipping Conferences Exemption Act were not exempted. Tying the changes to this act in Canada to changes in anti-trust immunity in the States is unnecessarily complicated. Recommendation 29, as a minimum, should be altered to permit Canadian shippers to negotiate directly with a conference carrier on a confidential basis.

The recommendations concerning the trucking mode will serve to improve interprovincial movement of materials via truck and hence will improve competition.

The remainder of our paper deals with recommendations in the rail area.

[Traduction]

Sous réserve de la forme que prendront ces ajustements, nous sommes d'accord avec cette conclusion.

La Commission signalait à la page 6 de son rapport final que «nous savons aujourd'hui que nos industries de transport ne peuvent être mises à l'abri des pressions concurrentielles intérieures et internationales sans payer un prix très lourd dans d'autres secteurs de notre économie et sans pénaliser nos exportations». À titre d'exportateur important de produits canadiens, nous sommes tout à fait d'accord avec ce point de vue.

Voilà pourquoi nous nous inquiétons de certains ajustements proposés par la Commission, en particulier ceux qui, selon nous, réduiront la portée des dispositions de la loi relatives à la compétition. Face aux expéditeurs qui déclareraient ne pas pouvoir payer davantage uniquement parce que la société de transport est canadienne, la Commission s'est demandé si nous devrions choisir entre les transporteurs canadiens et nos succès comme exportateurs? Si les transporteurs canadiens ne peuvent offrir des services compétitifs à des prix qui rivalisent avec ceux de transporteurs étrangers, et plus particulièrement de transporteurs américains, il faut répondre affirmativement à cette question. Une infrastructure nationale des transports non compétitive devrait-elle rendre les produits canadiens non compétitifs? La réponse est évidente.

Comme la Commission le faisait remarquer fort à propos, les politiques qui forcent les expéditeurs ou les voyageurs à recourir à des services canadiens inefficients ne nous aideront pas à relever le défi qui consiste à éviter les faiblesses économiques susceptibles de menacer notre souveraineté.

À titre de producteurs de produits en vrac, nous craignons fortement que certaines recommandations de la Commission, même si elles visent à améliorer l'application de la Loi sur les transports nationaux, aboutissent à l'effet contraire.

Je présenterai d'abord quelques remarques générales avant de traiter plus précisément du transport ferroviaire.

La Commission a recommandé 55 modifications ou ajustements à la Loi sur les transports nationaux. Nous avons examiné toutes les recommandations mais nous nous limitons aujourd'hui aux plus importantes, celles qui se rapportent au transport maritime, terrestre et ferroviaire et qui auront des conséquences directes sur notre industrie.

Dans le secteur maritime, nous sommes déçus que les recommandations présentées à la Commission par de nombreux expéditeurs et de nombreuses associations de transport en vue d'abolir la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'aient pas été retenues. Relier les modifications apportées à cette loi au Canada à la modification de l'immunité contre les poursuites antitrust aux États-Unis est une mesure inutilement compliquée. La recommandation n° 29 devrait être modifiée afin de permettre aux expéditeurs canadiens de négocier directement et de manière confidentielle avec un membre d'une conférence maritime.

Les recommandations relatives au camionnage amélioreront le transport interprovincial des marchandises par camion et donc, la concurrence.

Le reste de notre mémoire porte sur les recommandations dans le secteur ferroviaire.

[Text]

As background, we view each of rail, truck, and marine as transportation modes serving specific needs in our marketplace. In addition, combinations of the three—that is, inter-modal transportation—are necessary in getting our product to market.

Today, rail is generally the only transportation option when moving large quantities of bulk product long distances. Truck is best for moving smaller volumes shorter distances and is the mode of choice for many of our small local customers.

Of the three modes, rail is by far the most significant to our business. We ship in excess of 2.5 million tonnes, or 65% of our total product, via rail.

Novacor Chemicals welcomed the introduction of the NTA of 1987 and its pro-competitive thrust. We particularly welcomed the introduction of the competitive access provisions, and more specifically competitive line rates, or CLRs.

As you are likely aware, Novacor Chemicals initiated proceedings before the National Transportation Agency in 1988 to obtain the first CLR for the transportation of methanol from Medicine Hat, Alberta to various U.S. destinations. That CLR opened up new markets that had been unavailable to us before. It allowed for rail competition, utilizing the services of Burlington Northern that was crucial to sustaining methanol production at Medicine Hat.

● 1130

It has been our experience that CLRs have achieved the purposes anticipated by Parliament. We are now receiving competitive offers for improved services and pricing from CP Rail Systems with a voluntary CLR. Without the CLR provisions, it is unlikely that this would be the case.

Novacor Chemicals made a submission to the review commission in which we detailed the challenges we face in obtaining a CLR and our recommendations on how CLR provisions could be improved and expedited. We are dismayed that none of these recommendations was adopted by the commission. Instead, it appeared that the commission focused on the financial health of the Canadian railways at the expense of the shipping community. Many shippers made recommendations in their submissions that access to competitive rail transportation must exist as a cornerstone of Canada's transportation policies. However, the commission seemed to have ignored these views.

The commission found that CN and CP Rail have effectively declined to compete with each other through CLRs and, as a result, the provision is largely inoperative in Canada. Given the title of the commission report "Competition in Transportation", we were surprised that there was no disapproval over this lack of competition.

We were astounded that the commission found that no party appearing before them could demonstrate that CLR provisions had a clear, beneficial economic effect. In our view, the entire submission of Novacor Chemicals' methanol division

[Translation]

D'entrée de jeu, signalons que, d'après nous, chacun des modes de transport—chemin de fer, camion et bateau—répond à des besoins précis de notre marché. De plus, il faut combiner les trois—c'est-à-dire le transport intermodal—pour amener nos produits sur le marché.

De nos jours, le chemin de fer est généralement le mode de transport qui s'impose quand il faut transporter de grandes quantités de produits en vrac sur de longues distances. Le camionnage convient mieux aux petits volumes à transporter sur de courtes distances et c'est le mode de transport de prédilection pour un grand nombre de nos petits clients locaux.

Des trois modes, le chemin de fer est de loin le plus important pour nos activités. Nous expédions plus de 2,5 millions de tonnes de produits, ou 65 p. 100 de notre production totale, par chemin de fer.

Novacor Chemicals s'est réjoui de l'adoption de la LTN en 1987 et de son orientation favorable à la concurrence. Nous nous sommes tout particulièrement réjouis des dispositions relatives à l'accès concurrentiel et surtout aux prix de ligne concurrentiels (PLC).

Comme vous le savez probablement, Novacor Chemicals a entrepris des démarches auprès de la Commission nationale des transports en 1988 afin d'obtenir les premiers PLC pour le transport du méthanol entre Medicine Hat, en Alberta, et diverses destinations américaines. Ces PLC ont ouvert de nouveaux marchés qui nous étaient fermés jusque-là. Ils ont permis la concurrence ferroviaire, grâce à l'utilisation des services de Burlington Northern, essentielle au maintien de la production de méthanol à Medicine Hat.

Nous avons constaté que les PLC ont atteint les buts visés par le Parlement. Nous recevons désormais de CP Rail des offres compétitives de services améliorés et des prix plus intéressants, grâce à des PLC volontaires. Sans les dispositions relatives aux PLC, ce ne serait probablement pas le cas.

Novacor Chemicals a présenté à la Commission un mémoire dans lequel nous exposons les obstacles que nous devons surmonter pour obtenir des PLC et nos recommandations sur la façon d'améliorer et d'accélérer le processus. Nous sommes consternés de voir que la Commission n'a retenu aucune de ces recommandations. Il semble plutôt que la Commission ait mis l'accent sur la santé financière des chemins de fer canadiens aux dépens des expéditeurs. De nombreux expéditeurs ont recommandé dans leurs mémoires que l'accès à des services de transport ferroviaire compétitifs constitue la pierre angulaire des politiques de transport du Canada. Mais la Commission ne semble pas avoir tenu compte de ce point de vue.

La Commission a constaté que le CN et CP Rail ont en réalité renoncé à se livrer concurrence par l'entremise des PLC et que, par conséquent, la disposition ne donne pas grand-chose au Canada. Vu le titre du rapport de la Commission «La concurrence dans les transports», nous sommes étonnés que ce manque de concurrence n'ait pas été désapprouvé.

Nous avons été surpris de lire que, selon la Commission, aucun témoin qui a comparu devant elle n'a pu démontrer que les PLC ont joué un rôle économique clair et bénéfique. D'après nous, tout le mémoire de la division du méthanol de

[Texte]

dealt with the vital significance of a CLR in the expansion of our methanol markets in the United States. Without the competitive access mechanism of CLRs in NTA 1987, our methanol business would have deteriorated significantly in the last five years.

If the recommendations of the commission concerning competitive access are adopted, CLRs will become more difficult to obtain and there will be an inevitable increase in freight rates. This will make Alberta methanol non-cost-competitive in principal markets in the United States.

The vital significance of a CLR in helping Novacor maintain and expand its methanol markets in the United States was documented in our submission to the review commission. I think you have a copy of that, which was given to you this morning.

We oppose a number of recommendations contained in the commission's report. For example, recommendation 26 reads as follows:

that the Agency establish CLRs that are commercially fair and reasonable (i.e., CLRs that match the revenue that the local carrier would have achieved under intra-modal competition).

That recommendation will render this provision ineffective. It will result in long delays because of technical objections filed by the railways, which will frustrate the effort of a shipper to get relief in a timely manner.

We also oppose the recommendation that a shipper be required to disclose if a designator route has a factitious destination; that is to say, a point to which goods are consigned and from which the goods can be reconsigned on a new bill of lading. It has been the historic prerogative of the shipper to select the routing for his products and this should continue.

Indeed, factitious destinations are required to overcome the obstacle that requires the movement of goods to an interchange in the reasonable direction of the movement of the traffic. We believe that the utilization of the interchange should be decided by the economics of the move and not necessarily by its direction.

Novacor Chemicals does not believe the right to obtain CLRs at both ends of a move will necessarily result in diversion of Canadian domestic traffic to U.S. bridge carriers. This is because Canadian railways have their own U.S. railways that act as bridge carriers, moving Canadian goods east and west through the United States. A shipper must be able to select the carrier that provides the best efficiencies in service and cost.

Despite the recommendations of many shippers, the commission failed to find a way to enable the provisions of NTA 1987 to be made available to shippers located on provincial railways. This will become increasingly important as federal lines are transferred to short-line operators.

[Traduction]

Novacor Chemicals exposait l'importance vitale des PLC dans l'expansion de nos marchés du méthanol aux États-Unis. Sans le mécanisme d'accès concurrentiel que sont les PLC prévus dans la LTN de 1987, nos ventes de méthanol auraient périclité depuis cinq ans.

Si les recommandations de la Commission concernant l'accès concurrentiel sont adoptées, les PLC deviendront encore plus difficiles à obtenir et il y aura une hausse inévitable du tarif de fret. Le méthanol albertain cessera alors d'être compétitif sur les principaux marchés américains.

Le rôle crucial que jouent les PLC pour aider Novacor à maintenir et à élargir ses marchés du méthanol aux États-Unis a été démontré dans notre mémoire à la Commission d'examen. Je crois que vous en avez un exemplaire, puisque nous vous l'avons remis ce matin.

Nous nous opposons à certaines recommandations contenues dans le rapport de la Commission. Ainsi, la recommandation numéro 26 se lit comme suit:

...pour exiger de l'Office qu'il fixe des PLC qui soient justes et commercialement raisonnables (c'est-à-dire des PLC qui correspondent au revenu que le transporteur local aurait gagné en situation de concurrence intramodale).

Cette recommandation rendra la disposition actuelle inefficace. Il en résultera de longs délais à cause des objections techniques que présenteront les chemins de fer et qui empêcheront un expéditeur d'obtenir une aide rapide.

Nous nous opposons aussi à la recommandation voulant qu'un expéditeur soit tenu de divulguer si sa route désignée a une destination factice; autrement dit, une destination où la marchandise est gardée en consignation et à partir de laquelle elle peut être acheminée ailleurs à l'aide d'un nouveau connaissement. Il a toujours appartenu à l'expéditeur de choisir la route que doit emprunter sa marchandise et cette prérogative devrait demeurer.

De fait, il faut des destinations factices pour surmonter l'obligation que le transport des marchandises se fasse vers un point de correspondance situé dans la direction raisonnable du transport des marchandises. Nous croyons que le recours à la correspondance devrait reposer sur les facteurs économiques du transport et pas nécessairement sur sa direction.

Novacor Chemicals ne croit pas que le droit d'obtenir des PLC au point d'origine et au point de destination détournera nécessairement le trafic intérieur canadien vers les transporteurs intermédiaires américains. Nous arrivons à cette conclusion parce que les chemins de fer canadiens ont leurs propres chemins de fer américains qui servent de transporteurs intermédiaires, afin de transporter les marchandises canadiennes vers l'est et vers l'ouest aux États-Unis. Un expéditeur doit pouvoir choisir le transporteur qui offre les services et les coûts les plus efficaces.

Malgré les recommandations de nombreux expéditeurs, la Commission n'a pas trouvé le moyen de permettre aux dispositions de la LTN de s'appliquer aux expéditeurs établis le long de chemins de fer provinciaux. Cette possibilité deviendra de plus en plus importante à mesure que les lignes fédérales seront transférées aux exploitants de tronçons courts.

[Text]

• 1135

We recognize that railways must have greater flexibility to reduce the size of their Canadian rail network. However, it is essential that the railways not be allowed to abandon trackage or discontinue service over lines that form interchanges or international connections.

If a mechanism is not put in place to allow the continued operation of such facilities, in accordance with the competitive access provisions of the act, this initiative must not be allowed.

We urge this committee not to recommend the introduction of legislation concerning CLRs and line abandonment based on the review recommendations as written. We support refinements in these important areas that streamline the process but do not reduce competition from that contemplated in NTA 1987.

Novacor Chemicals acknowledges that providers of transportation, as well as shippers, must receive a competitive return on investment in the long run. Neither will do so without the other and neither should do so at the expense of the other. Limiting competition and allowing wholesale line abandonment will create an uncompetitive and shrinking core railroad business. The challenge for railroads is to develop ways to build rather than shrink the industry.

Railroads have to re-engineer themselves to grow their business rather than shrink it. Leverage from growth will be much greater than leverage from reducing costs. Railroads must invest strategically to support new technology and processes, build new business, and increase market share.

The critical issue for rail carriers, as for any business in the rest of the 1990s, will be to provide services that respond to customers' needs.

For us at Novacor this means having access to dependable cost-efficient transportation services that will allow our Canadian production to be shipped to our chosen markets on time and at market-driven rates. It is our hope that Canada's railroads can meet this objective. Thank you.

We will answer any questions that you have.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman and gentlemen, I want to thank you for your presentation and the material you submitted to us.

I have a couple of questions. You make it very clear that you want the Shipping Conferences Exemption Act done away with. A couple of weeks ago, in Ottawa, we heard testimony from the conferences themselves. They indicated to us that there was a fair bit of product being carried by non-conference ships leaving Canada. They also went through their process and how they could, if they negotiated a price, go back to get it approved. This suggested to us that all was well, that there was not the kind of barrier you suggest in your brief existed. Would you care to comment on that?

[Translation]

Nous reconnaissons que les chemins de fer doivent avoir plus de latitude pour réduire la taille du réseau ferroviaire canadien. Il est cependant essentiel que les chemins de fer ne puissent pas abandonner le réseau ni le service sur des lignes qui servent de lieu de correspondance ou de liaison internationale.

Il faut en empêcher les chemins de fer si aucun mécanisme n'est mis en place pour permettre l'exploitation continue de ces services, conformément aux dispositions de la loi relatives à l'accès concurrentiel.

Nous exhortons le comité à ne pas recommander l'adoption de mesures législatives concernant les PLC et l'abandon de lignes en fonction des recommandations de la Commission. Nous appuyons des ajustements dans ces domaines importants afin de rationaliser le processus mais non de réduire la concurrence par rapport à ce qui était envisagé dans la LTN de 1987.

Novacor Chemicals reconnaît que, à long terme, le transporteur ainsi que l'expéditeur doivent obtenir un rendement compétitif sur leur investissement. Nul n'y parviendra sans l'autre et nul ne devrait y parvenir aux dépens de l'autre. Limiter la concurrence et permettre l'abandon généralisé de lignes fera rétrécir le transport ferroviaire comme une peau de chagrin et le rendra non concurrentiel. Le défi des chemins de fer consiste à trouver des moyens de faire grandir l'industrie au lieu de la réduire.

Les chemins de fer doivent se réorganiser afin de faire grossir leurs activités au lieu de les réduire. Les retombées positives de la croissance seront plus grandes que celles de la réduction des coûts. Les chemins de fer doivent investir de manière stratégique afin d'appuyer de nouvelles technologies et de nouveaux procédés, de bâtir de nouvelles activités et d'accroître leur part du marché.

L'enjeu crucial pour les chemins de fer, tout comme pour n'importe quelle entreprise d'ici à la fin de la décennie, consiste à fournir des services qui répondent aux besoins des clients.

Pour nous, de Novacor, cela veut dire avoir accès à des services de transport bon marché qui nous permettront d'expédier notre production canadienne vers les marchés que nous aurons choisis, à temps et à des tarifs établis par le marché. Nous espérons que les chemins de fer canadiens pourront atteindre cet objectif. Merci.

Nous répondrons maintenant à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, messieurs, je vous remercie de votre exposé et des documents que vous nous avez remis.

J'ai quelques questions. Vous affirmez sans ambage que vous souhaitez la disparition de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Il y a quelques semaines, à Ottawa, nous avons entendu le témoignage des conférences. Elles nous ont indiqué que des quantités assez importantes de marchandises étaient transportées par des navires non membres qui quittent le Canada. Elles ont aussi expliqué leur façon de procéder et comment elles pourraient faire approuver un prix, après l'avoir négocié. Nous avons eu l'impression que tout allait bien, qu'il n'existait aucune barrière du genre de celles que vous décrivez dans votre mémoire. Pouvez-vous nous donner quelques explications?

[Texte]

Mr. Gutierrez: We have increasing volume of product moving by non-conference carriers, but not a significant amount. Our dealings with the conference carriers would suggest to us that they are not so flexible in achieving those prices. The process that we go through to go back to approve rate is not an easy process. I could find more information for you on our experiences.

Mr. Angus: I think that would be helpful for the committee. Certainly they left the impression that while the conferences were important to provide some stability for their industry, it wasn't a closed shop, so to speak, that shippers were able to find competitive rates from others who were not part of the conferences. I assume that applies on both coasts.

Mr. Gutierrez: I'm not so sure about the east coast. I was speaking more from a western perspective. We'd be glad to look into that for you.

Mr. Angus: The only thing that came through very clear in your presentation to us is that you really feel the review commission did not listen to you. You're surprised at the position they took dealing with competitive line rates. There was no examination or even no reference to your submission, recognizing that you had given chapter and verse that says, hey, it works in terms of your experience. Any sense as to why? Obviously, you made the presentation. Did you get a sense at that time that they were ignoring what you were saying?

• 1140

Mr. Gutierrez: No, certainly not at the time of the presentation. That's the perception we get from reading the recommendations.

Terry might want to respond to that. He was more closely involved.

Mr. Terry Park (Manager, Logistics, Novacor Chemicals Limited): I agree. I don't think at the time of presentation we saw any evidence whatsoever that the review commission was antagonistic towards us or our ideas. We found that to be quite a cordial exchange. We had thought, building on our experience as a pioneer of competitive line rates, the review commission would have been only too happy to take our recommendations to improve the efficiencies of it.

Mr. Angus: Did they get back to you in any way between the time you made your submission and when they prepared the report to ask for additional documentation. . . or any sense that maybe they went to other people you may be aware of to get counter-views on your positions?

Mr. Park: They certainly didn't approach Novacor Chemicals. As noted, I'm a member of the Western Canadian Shippers' Coalition, and we were not approached either. Whether they went to others, I have no knowledge.

Mr. Angus: Part of the reason I'm pursuing this is that we've had a couple of occasions in testimony before this committee when similar things have happened, with views being disregarded. It's one thing for them to say, well, we heard from so-and-so, but on further research we found the information they gave us was not borne out, but the other information was, and therefore we find that. . .

[Traduction]

M. Gutierrez: Nous avons augmenté le volume de produits transportés par les transporteurs qui ne sont pas membres d'une conférence maritime, mais pas beaucoup. Nos activités avec les membres nous portent à croire qu'ils ne sont pas si en mesure que cela d'atteindre ces prix. Le processus auquel nous nous plions pour faire approuver un tarif n'est pas une sinécure. Je pourrais vous trouver d'autres renseignements sur notre expérience.

M. Angus: Je crois que ce serait utile pour le comité. Ils nous ont certainement laissé l'impression que, si les conférences étaient utiles pour donner une certaine stabilité à leur industrie, il ne s'agissait pas d'une chasse gardée, si vous me permettez l'expression, et que les expéditeurs pouvaient trouver des tarifs concurrentiels chez d'autres transporteurs ne faisant pas partie des conférences. Je suppose que c'est le cas sur les deux côtes.

M. Gutierrez: Je ne sais pas trop en ce qui concerne la côte Est. Je parlais plutôt dans la perspective de l'Ouest. Nous nous ferons un plaisir d'examiner la situation pour vous.

M. Angus: La seule chose qui ressort clairement de votre exposé de ce matin est que vous pensez vraiment ne pas avoir été entendus par la Commission. Vous êtes étonnés de la position qu'elle a adoptée au sujet des prix de ligne concurrentiels. Elle n'a pas tenu compte de votre mémoire et n'a pas mentionné que vous aviez démontré, en long et en large, qu'ils fonctionnent dans votre cas. Savez-vous pourquoi? De toute évidence, vous avez présenté votre point de vue. Avez-vous eu l'impression, à l'époque, que la Commission faisait la source oreille?

M. Gutierrez: Non, certainement pas au moment de l'exposé. C'est l'impression que nous avons à la lecture des recommandations.

Terry veut peut-être répondre. Il a participé de près aux discussions.

M. Terry Park (directeur, Transport, Novacor Chemicals Limited): Je suis d'accord. Je ne crois pas que, quand nous avons présenté notre point de vue, nous avons eu la moindre impression que la Commission était contre nous ou contre notre position. Nous avons trouvé l'échange plutôt cordial. Nous pensions que, compte tenu de notre expérience de pionniers des prix de ligne concurrentiels, les membres de la Commission d'examen seraient tout simplement ravis de tenir compte de nos recommandations afin d'améliorer l'efficacité de ces dispositions.

M. Angus: Ont-ils communiqué avec vous entre le moment où vous avez présenté votre point de vue et la rédaction du rapport afin de demander des renseignements supplémentaires? Savez-vous s'ils ont communiqué avec d'autres afin d'obtenir des avis contraires?

M. Park: Ils n'ont certainement pas communiqué avec Novacor Chemicals. Comme on l'a déjà indiqué, je fais partie de la Western Canadian Shippers' Coalition, et personne n'a communiqué avec nous non plus. Je ne saurais vous dire s'ils ont consulté quelqu'un d'autre.

M. Angus: Je pose la question en partie parce que d'autres témoins ont évoqué des situations du même genre, d'autres ont indiqué que leur point de vue avait été écarté. C'est une chose pour la Commission d'affirmer qu'après avoir entendu tel ou tel témoin elle est arrivée à la conclusion que les informations reçues n'étaient pas fondées, et une autre de déclarer que l'information a été obtenue et que, par conséquent. . .

[Text]

No indication they've done that. . . ?

Final question: the whole question of a national rail network, somebody out there coming up in consultation with industry, with shippers, with communities, just as the federal and provincial governments did on the highway system, with a definition of that national network. Is that something that should be done before further abandonments of main lines occur?

Mr. Park: I would certainly agree with that. We need to have a national policy for the good of Canada, rather than a bunch of regional policies that seem to countermand and get in the way of one another, as experienced by Mr. Payne, from Central Western Railway.

Mr. Angus: That prompts me to ask one more question. One of the recommendations in the commission report is to eliminate the section of the NTA that includes regional economic development as one of the goals. Would you be supportive of the removal, or do you think it's important to keep that provision in the act?

Mr. Park: That's for transportation alone?

I generally agree transportation has to stand on its own in all regions. If there's a special need, that might be contemplated in another document besides the transportation policy. But don't put it in the transportation policy, because you'll just end up with another bunch of programs such that subsidies will creep in and make it uneven across the nation.

Mr. Richardson: Mr. Gutierrez, I would like to pursue a line of questioning we began earlier, because there appears to be a growing volume of evidence to suggest the commission has erred here with their recommendation on CLR's, recommendation 26, and also on final-offer arbitration, recommendation 27. The witnesses we've been hearing appear to favour retention of these two aspects of the 1987 act without the undue and perhaps unworkable additions this commission review recommends. I guess it gets down to the shippers' view and the railways' view.

I was interested in your comment in your submission this morning where you say it appears the NTARC are focused on the financial health of the Canadian railways at the expense of the shipping community. I would like to pursue that, because I'm interested in the extent of that shift. Obviously there would be some saving to the railways in some aspects.

• 1145

I'd like to go to the next point, which is, is it a relative saving and what is the net benefit to Canada and to industry and jobs as a whole? Certainly in our province of Alberta one would have to think that small savings to the railway might make a significant cost increase for many of our shippers.

Mr. Gutierrez: It is a very complicated question. The best example we have is our methanol business located in southern Alberta, and it is very clear to that business that the CLR provisions enabled us very quickly and directly to get our product into the U.S. market.

[Translation]

Vous n'avez aucune raison de croire que c'est ce qui est arrivé?

Dernière question à propos d'un réseau ferroviaire national. Quelqu'un devrait-il consulter l'industrie, les expéditeurs, les collectivités, tout comme les gouvernements fédéral et provinciaux l'ont fait à propos du réseau routier, afin de définir ce qu'est un réseau national? Devrait-on commencer par là avant que d'autres lignes principales soient abandonnées?

M. Park: Je serais tout à fait d'accord. Il nous faut une politique nationale pour le bien du Canada, au lieu d'une série de politiques régionales qui semblent se contredire et aller dans tous les sens, comme l'a indiqué M. Payne, de Central Western Railway.

M. Angus: Cela me pousse à vous poser une autre question. L'une des recommandations de la Commission dans son rapport vise à abolir l'article de la LTN qui inclut le développement régional parmi ses buts. Seriez-vous d'accord avec cette recommandation ou pensez-vous qu'il importe de maintenir cette disposition de la Loi?

M. Park: Uniquement pour le transport?

Je conviens plutôt que le transport doit se défendre par lui-même dans toutes les régions. S'il existe un besoin particulier, on pourrait tenter d'y répondre dans un autre document que la politique des transports. Mais il faudrait éviter d'en parler dans la politique des transports parce qu'on aboutira tout simplement à une autre panoplie de programmes permettant aux subventions de s'y infiltrer et qui finiront par occasionner des inégalités au pays.

M. Richardson: Monsieur Gutierrez, j'aimerais revenir à des questions qui ont déjà été posées, parce qu'il semble de plus en plus évident que la Commission s'est fourvoyée avec sa recommandation n° 26 sur les PLC, ainsi qu'avec la recommandation n° 27 sur l'arbitrage des propositions finales. Les témoins que nous avons entendus semblent préconiser le maintien de ces deux dispositions de la loi de 1987 sans les ajouts inutiles et peut-être inapplicables que recommande la Commission d'examen. Je suppose que tout dépend du point de vue, selon qu'on est expéditeur ou société ferroviaire.

J'ai été intéressé par vos remarques de ce matin quand vous affirmez que la CELTN semble mettre l'accent sur la santé des chemins de fer canadiens aux dépens des expéditeurs. J'aimerais revenir à cette question, parce que l'ampleur de cette réorientation m'intéresse. De toute évidence, les chemins de fer réaliseraient des économies dans certains domaines.

J'aimerais passer à l'aspect suivant et vous demander s'il y aurait des économies et des avantages nets pour le Canada, pour l'industrie et pour l'emploi dans son ensemble? On peut certainement penser que dans notre province, l'Alberta, de petites économies pour les chemins de fer pourraient entraîner des hausses de coûts importantes pour un grand nombre de nos expéditeurs.

M. Gutierrez: C'est une question très compliquée. Le meilleur exemple que nous pouvons donner est celui de notre usine de méthanol, dans le sud de l'Alberta. Il va sans dire que les dispositions relatives aux PLC nous ont permis d'amener très rapidement et très directement notre produit sur le marché américain.

[Texte]

When we look at circumstances where the product more naturally moves on the Canadian rail systems—and that can be, say, east to the Chicago area—the impact is not as dramatic in that there is a structure there.

However, the removal of the ability to access a competitor could change that situation dramatically. We have had historical experience of being captive to one railway, and, as you heard earlier this morning, that is indeed very difficult for a producer of product. I would hesitate to say what the magnitude of that would be from the shippers' perspective, but in the past we have examples of it having a very dramatic cost impact.

Does that help to answer it?

Mr. Richardson: Yes. My thinking evolves because we're more *au courant* with the Alberta situation as a landlocked province and the access to markets and also to competitive transportation once you get across the American border. It seems to be much more dramatic, particularly when we have substantially competitive resource products going into those markets. That's where our real advantage comes, and if we lose that advantage of the access to resources in our province, I just wonder if it's worth the savings to the railways in that limited context.

I wonder if Mr. Park would care to comment on that.

Mr. Park: I'd be glad to expand on that thought. I was going to say that I don't really believe there is a cost to the Canadian railway when a shipper elects to use a CLR, other than that I guess he's had an opportunity cost, but that's dictated more by his freedom to compete.

As Mr. Doyle mentioned earlier this morning, certainly prior to 1987 the shipper had precious few resources. With the introduction of the NTA 1987, there were some real tools the shipper could use, such as a competitive line rate.

In the longer term it is necessary that we keep the competition and the competitive access as open to shippers as is practical. As we look down the road, certainly there's no benefit to the railways not to have viable shippers on their lines, and we recognize the need for viable railways as well.

However, it is our opinion that this viability can be found only in productivity. That's certainly the nature of our business. The productivity increases from the Canadian railways will occur naturally as competition occurs. As noted in our brief, five years ago we couldn't have got access to the kinds of rates we've enjoyed over the last five years. At the same time, CP Rail Systems is now participating in our business—from Medicine Hat into the U.S., for example—which before they claimed they couldn't do. Now they are participating, and I would guess that's due to some increased productivity within their company that again was brought out by competition.

Mr. Richardson: Just in closing, my general sense of these two recommendations is that they depart from the overall thrust of the review report—

Mr. Park: I agree.

[Traduction]

Quand nous examinons les circonstances qui font que les produits se déplacent plus naturellement sur les lignes ferroviaires canadiennes—et cela peut être, par exemple, à l'est de la région de Chicago—l'incidence n'est pas aussi spectaculaire puisqu'une structure est déjà en place.

Toutefois, supprimer l'accès à un concurrent pourrait modifier la situation considérablement. Nous avons été captifs d'une société ferroviaire et, comme on vous l'a affirmé ce matin, c'est une situation très difficile pour un producteur. J'hésiterais à donner des chiffres sur l'ampleur des répercussions pour un expéditeur mais, par le passé, il y a parfois eu des incidences spectaculaires sur les coûts.

Est-ce que cela répond un peu à votre question?

M. Richardson: Oui. Mon opinion évolue parce que nous sommes plus au courant de la situation en Alberta, province qui n'a aucun accès à la mer, ainsi que de l'accès aux marchés et du transport compétitif une fois qu'on traverse la frontière américaine. La situation semble tellement plus spectaculaire, en particulier quand les produits assez compétitifs atteignent ces marchés. C'est à ce niveau-là que se situe notre avantage réel, et si nous perdons l'avantage de l'accès aux ressources de notre province, je me demande si les économies que peuvent réaliser les chemins de fer en valent la peine dans ce contexte.

Qu'en pensez-vous, monsieur Park?

M. Park: Je serai ravi de poursuivre dans cette veine. J'allais dire que je ne crois pas vraiment qu'il existe un coût pour les chemins de fer canadiens quand un expéditeur choisit d'avoir recours aux PLC, si ce n'est un coût d'option, mais ce coût est dicté davantage par la liberté de livrer concurrence.

Comme M. Doyle l'a fait remarquer ce matin, il est certain que l'expéditeur avait peu de ressources précieuses avant 1987. Avant l'entrée en vigueur de la LTN de 1987, des outils réels ont été mis à sa disposition, notamment les prix de ligne concurrentiels.

À long terme, il faut maintenir la concurrence et un accès concurrentiel aussi ouvert que possible aux expéditeurs. Si nous nous projetons dans l'avenir, nous ne voyons certainement aucun avantage à ce que les chemins de fer ne soient pas des transporteurs viables sur leurs lignes, et nous reconnaissons aussi la nécessité de chemins de fer viables.

Nous estimons cependant que cette viabilité ne peut que reposer sur la productivité. C'est certainement la nature de notre entreprise. Les hausses de productivité réalisées par les chemins de fer canadiens se matérialiseront tout naturellement à cause de la concurrence. Comme nous l'avons indiqué dans notre mémoire, il y a cinq ans, nous n'avions pas accès aux tarifs que nous payons depuis. Par ailleurs, CP Rail participe maintenant à notre entreprise—de Medicine Hat jusqu'aux États-Unis, par exemple—alors que cette société prétendait auparavant en être incapable. Maintenant elle participe, et je crois que cela s'explique par une certaine hausse de la productivité qui, à son tour, a été suscitée par la concurrence.

M. Richardson: En terminant, je crois comprendre que ces deux recommandations s'écartent de l'orientation générale du rapport. . .

M. Park: En effet.

[Text]

Mr. Richardson: —in terms of competitiveness.

Mr. Park: I certainly agree.

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson.

• 1150

Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 3 of your brief, you said that the commission, in response to the shippers' suggestion that they couldn't pay higher prices just because a transportation company was Canadian, asked the question, will we be forced to choose between Canadian carriers and success as exporters? Are you at this point now?

Mr. Gutierrez: At the point of making that choice? We are at a point of working very hard to make sure that carriers and folks like yourself understand that that decision is very much interrelated. We indeed have a need in Canada for a transportation network that is competitive and allows us to compete with other global companies competing in our markets. We're not at that point today because of the efforts we're all making trying to find a solution to this.

Mr. Keyes: This is a million-dollar question in search of an answer—

Mr. Gutierrez: It certainly is.

Mr. Keyes: —that would draw in, I suppose, a common-sense and maybe a philosophical approach. Canadian transportation is a lot different from any other type of transportation we find in the U.S. or Europe, with the advantages of Europe over Canada vis-à-vis population and centres, etc., and of course the American one is pretty obvious—fewer regulations, fewer restrictions, etc. Trying to strike that balance, I suppose, is the work of the legislators, etc. But I guess there are some congratulations to be had for Novacor. You were, as you said, the first applicant for CLR, so that made you a pioneer.

Can you take me for a walk through the process you had to go through, or is it just too extensive?

Mr. Gutierrez: We are indeed fortunate today to have Mr. Park, who worked that process, hand by hand, for the first one.

Mr. Keyes: And it took how long?

Mr. Park: In terms of speaking with CP and then actually going through the CLR process, it took us almost nine months. I would note, though, that once we began the initial CLR process we did get the answer from the agency to the 45 days as provided in the act. Some of the other delays were CP going back to the agency and applying for a stay of execution against us, etc. But from the time we applied, July 25, 1988, until the finding on October 10, 1988, that part of the process went well.

Mr. Keyes: Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Keyes.

Gentlemen, we appreciate your appearance before the committee this morning. Thank you so much. Certainly, your comments and the points you have raised will be taken under due consideration as the committee compiles its report.

[Translation]

M. Richardson: ...en ce qui concerne la compétitivité.

M. Park: Tout à fait d'accord.

Le président: Merci, monsieur Richardson.

Monsieur Keyes.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 3 de votre mémoire, vous déclarez que, face aux expéditeurs qui déclareraient ne pas pouvoir payer davantage uniquement parce que la société de transport est canadienne, la Commission s'est demandé si nous devrions choisir entre les transporteurs canadiens et nos succès comme exportateurs? En êtes-vous rendus là actuellement?

M. Gutierrez: À l'heure de faire ce choix? Nous travaillons très fort pour que les transporteurs et les gens comme vous comprennent que cette décision a beaucoup de ramifications. Il existe un besoin très réel de posséder un réseau de transport canadien compétitif nous permettant de tenir tête aux autres entreprises d'envergure mondiale qui nous font la concurrence sur nos marchés. Nous ne sommes pas encore à l'heure du choix parce que nous nous efforçons tous de trouver une solution.

M. Keyes: C'est une question cruciale, à la recherche d'une solution. . .

M. Gutierrez: À n'en pas douter.

M. Keyes: ...qui ferait appel, je suppose, au bon sens et peut-être à une analyse philosophique. Le transport au Canada n'est peut-être pas tellement différent de tout autre type de transport qu'on retrouve aux États-Unis ou en Europe, sauf que l'Europe a des avantages par rapport au Canada à cause de la population et des centres, etc., et que les avantages américains sont assez évidents—moins de réglementation, moins de restrictions, etc. Essayer d'arriver à un équilibre est le travail des législateurs. Mais je crois qu'il faut féliciter Novacor. Comme vous l'avez déclaré, vous avez été les premiers à demander des prix de ligne concurrentiels; vous êtes donc des pionniers.

Pouvez-vous m'expliquer le processus par lequel vous êtes passés ou est-ce trop compliqué?

M. Gutierrez: Nous avons la chance aujourd'hui de compter parmi nous M. Park, qui s'est occupé de toutes les étapes de ce dossier, pour la première fois.

M. Keyes: Combien de temps a-t-il fallu?

M. Park: En ce qui concerne nos pourparlers avec CP et le processus d'implantation de PLC, il nous a fallu presque neuf mois. Je souligne cependant que, une fois le processus engagé, nous avons obtenu une réponse en moins de 45 jours, comme le prévoit la loi. Il y a eu d'autres délais notamment parce que le CP a demandé à l'Office de surseoir à l'application des PLC, etc. Mais entre la date de notre demande, le 25 juillet 1988, et la décision, le 10 octobre 1988, cette partie du processus s'est assez bien déroulée.

M. Keyes: Merci, messieurs.

Le président: Je vous remercie, monsieur Keyes.

Messieurs, nous vous savons gré d'être venus comparaître devant le comité ce matin. Merci beaucoup. Vos remarques et les objections que vous avez soulevées seront certainement prises en considération dans le rapport du comité.

[Texte]

Mr. Gutierrez: Thank you.

Mr. Angus: My compliments to the chair. You're keeping us on schedule.

The Chairman: Absolutely. I'm astounded. I'm proud of you. . .for now.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Gutierrez: Merci.

M. Angus: Mes compliments au président. Vous respectez l'horaire.

Le président: Absolument. Cela m'étonne. Je suis fier de vous. . . pour le moment.

La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1405

The Chairman: Order, please. Our first witnesses this afternoon are from the Chamber of Shipping of B.C. We have with us Mr. Richard Barlow and Mr. John Turpin.

Welcome, gentlemen. Do you have a brief?

Mr. John Turpin (Director, Chamber of Shipping of B.C.): We don't have a written brief, Mr. Chairman.

The Chairman: Then I'd invite you to make your oral presentation. Then I'll ask our committee members for their comments or questions.

Mr. Turpin: Mr. Chairman, on behalf of the Chamber of Shipping, we're here to talk about the Shipping Conferences Exemption Act and the three recommendations concerning that act made by the NTA Review Commission.

The first one is recommendation 29, which recommends that legislation to repeal the act wait until such time as the United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn. We think that's a pretty wise recommendation on behalf of the review commission. It actually makes sense to dovetail our legislation with that of the United States so the legislation is compatible. The same ships, the same shipping conferences, are calling at both U.S. and Canadian ports.

It is much like the recommendation our chamber made to the NTA Review Commission, in which we said we would like the SCEA to be maintained. We recognized that particular recommendation does in fact make sense. We would doubt whether Canadian exporters and the Canadian public as a whole would support a Shipping Conferences Exemption Act if there were not the same sort of legislation in the United States. That's a practical reality. So that recommendation made sense to us.

• 1410

Then we get to recommendation 30, which recommends that the notice period for taking independent action by shipping conference members be reduced to 10 days. That is a recommendation we would prefer did not exist. However, when we discussed it briefly at our board, we certainly felt we could live with that. It simply reduces the amount of time members of a conference have to communicate together, but we could live with it.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Nos premiers témoins de cet après-midi, MM. Richard Barlow et John Turpin, représentent la Chamber of Shipping of B.C..

Bienvenue, messieurs. Avez-vous un mémoire à nous présenter?

M. John Turpin (directeur, Chamber of Shipping of B.C.): Non, monsieur le président.

Le président: Je vous invite alors à nous présenter votre exposé. Je passerai ensuite la parole aux membres du comité qui auront des commentaires ou des questions.

M. Turpin: Monsieur le président, au nom de la Chamber of Shipping, nous sommes venus parler de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et des trois recommandations que la Commission d'examen de la LTN a présentées à ce sujet.

D'abord, dans la recommandation 29, la Commission recommande d'attendre, pour abroger la loi, l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust. Cette recommandation est assez sage. Il est logique que notre législation suive celle des États-Unis si l'on veut que les deux soient compatibles. Les mêmes navires et les mêmes conférences maritimes utilisent des ports américains et canadiens.

Cette recommandation ressemble beaucoup à celle que notre chambre a présentée à la Commission d'examen de la LTN: nous avons alors dit que nous aimerions que l'on maintienne la LDCM. Nous avons reconnu que cette recommandation est logique. Nous doutons que les exportateurs canadiens et le public canadien en général appuient une Loi dérogatoire sur les conférences maritimes si les États-Unis n'ont pas le même genre de mesure législative. C'est là une réalité pratique et c'est pourquoi nous avons jugé cette recommandation logique.

À la recommandation 30, la commission recommande de ramener à 10 jours la période de préavis pour toute initiative indépendante prise par un membre d'une conférence maritime. Nous préférierions que cette recommandation n'existe pas. Cependant, lorsque nous en avons discuté brièvement au conseil d'administration, nous en sommes venus à la conclusion que nous pourrions nous en accommoder. Cette recommandation vise simplement à réduire le temps dont disposent les membres d'une conférence pour communiquer entre eux. Nous pourrions toutefois nous en accommoder.

[Text]

The last point is concerning recommendation 31. This we endorse. It's a recommendation that the Minister of Transport introduce amendments to section 5 of the SCEA to permit shipping conferences to contract for and "to their customers on through freight rates for pre-carriage or onward land carriage." We think that's a good recommendation and we endorse it.

That's it, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Atkinson: Thank you, gentlemen, for appearing today.

You agree with the recommendation that we should wait until the United States takes action. Other people who have come in front of us have indicated they're not quite that content with that portion of the recommendation. They feel Canada should take the lead in regard to the shipping conferences and the monopoly they have, which exists at the present time. I'm interested in knowing why you agreed with the review commission that we should wait until the United States also moves in that direction and not do it unilaterally on our own part.

Mr. Turpin: Mr. Chairman, we share shipping surfaces with the United States. It's always questionable whether an owner or a shipping company would cease serving Canada in the event we had legislation that prevented them from forming a conference if they wished.

What we're really dealing with is a question of risk. In the event we took the lead and we ceased to give exemption from Canadian price-fixing rules to shipping conferences, we're taking the risk that some of those companies will cease serving Canada. That's all. I have heard exaggerations—at least I think they're exaggerations—in which people say for sure it would happen. I don't know it would happen for sure, but when you have ships calling in Tacoma and Seattle as well as Vancouver, and I know from my work in the shipping business that one is continually reviewing the ports of call to see whether you can reduce your cost, that action by Canada may be just the event that triggers a shipping company from not calling in Vancouver.

In the event the Shipping Conferences Exemption Act was doing a whole lot of harm to the country, then I would take one position. But I don't think anybody said the Shipping Conferences Exemption Act is doing much harm. It may not be what everybody likes, but I have not seen any significant evidence of a whole lot of harm. In fact, I recall from the annual review of the National Transportation Agency that 97% of the people they surveyed had never heard of the Shipping Conferences Exemption Act, so it was hardly the same as a 50-mile-an-hour speed limit, or I guess it's kilometres these days.

Mr. Atkinson: I wondered, from your experience then... When the shipping conferences appeared in front of us in Ottawa, they indicated there was some competition, as I understood it—and correct me if I'm wrong—in a range. There was competition and different lines would go out. I think I'm saying it correctly. They indicated there were confidential agreements with the various lines and so on, and there was competition. But they seemed to say it was within a narrow band.

[Translation]

Notre dernier point porte sur la recommandation 31, que nous appuyons. On y recommande que le ministre des Transports dépose des modifications à l'article 5 de la LDCM afin d'autoriser les conférences maritimes à passer des contrats et à «proposer des tarifs de fret d'entier parcours multimodal». C'est une bonne recommandation, et nous l'appuyons.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

M. Atkinson: Merci, messieurs, d'être venus témoigner aujourd'hui.

On a recommandé d'attendre que les États-Unis agissent, et vous êtes d'accord. D'autres témoins nous ont dit être moins satisfaits de cette partie de la recommandation. Ils estiment que le Canada devrait prendre l'initiative en ce qui concerne le monopole actuel des conférences maritimes. Pourquoi êtes-vous d'accord avec la commission d'examen qui affirme que nous devrions attendre que les États-Unis agissent aussi en ce sens et éviter d'agir unilatéralement?

M. Turpin: Monsieur le président, nous avons les mêmes surfaces de transport que les États-Unis. On peut toujours se demander si un armateur ou une société de transport maritime cessera de desservir le Canada si une mesure législative canadienne les empêche de créer une conférence lorsqu'ils le désirent.

C'est une question de risque, en réalité. Si nous prenons l'initiative et cessons d'accorder aux conférences maritimes des exemptions à l'égard des règlements canadiens sur la fixation des prix, nous risquons que certaines de ces entreprises cessent de desservir le Canada. C'est tout. J'ai entendu des gens exagérer—c'est du moins mon avis—en disant que c'est ce qui se passera inévitablement. Je ne sais pas si c'est vrai, mais lorsque des navires font escale à Tacoma et à Seattle, de même qu'à Vancouver—et mon expérience dans le domaine du transport maritime me porte à croire que les sociétés de transport maritime examinent les ports où elles font escale afin de réduire leurs coûts—il peut suffire d'une intervention du Canada pour en inciter une à éviter Vancouver.

Si la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes nuisait énormément au Canada, je prendrais alors position. Sauf erreur, personne n'a affirmé toutefois que c'est le cas. La loi ne plaît peut-être pas à tout le monde, mais je n'ai pas vu grand-chose qui démontre qu'elle nuit énormément. De fait, je me rappelle que, dans son examen annuel, l'Office national des transports a déclaré que 97 p. 100 des gens interrogés n'ont jamais entendu parler de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. C'est donc loin d'être la même chose qu'une limite de vitesse de 50 milles à l'heure. Je suppose qu'on parle plutôt en kilomètres, maintenant.

M. Atkinson: Je me demandais alors si, d'après votre expérience... Lorsque les représentants des conférences maritimes sont venus témoigner à Ottawa, ils ont dit qu'il y a un peu de concurrence, je crois—et qu'on me corrige si je me trompe—à un niveau donné. Il y a concurrence entre différentes sociétés de transport maritime, sauf erreur. Les témoins ont dit qu'il y a des ententes confidentielles avec les diverses sociétés de transport maritime, et qu'il y a concurrence. Ils ont toutefois semblé affirmer que la concurrence se livre dans un créneau plutôt étroit.

[Texte]

● 1415

They referred to it as a "tariff". It sounded almost like a lawyer's tariff, which we would certainly like to see, as lawyers. But that's gone, and competition doesn't allow that. They seemed to indicate they went through the tariff, but you could still negotiate around that tariff.

Has that been your experience?

Mr. Keyes: There would be a lot of billable hours.

Mr. Turpin: There is a whole lot of competition within members of a conference. There's also a lot of competition between conferences and non-conferences. So I would agree with those who have told you there is competition in a narrow band. In fact, I would widen it a bit. For example, the biggest container trade on this coast is the north Pacific.

If conferences were very strong and didn't have much competition, then their rates would be a whole lot higher. Instead of that, they're losing their shirts. So running a conference is not the monopoly that, frankly, I would like it to be.

Mr. Atkinson: It sounds like it's right back with the lawyers' tariff.

You indicate the notice period for a shipping conference is down to 10 days. You've had some discussion on that, but now you think you agree with that particular thing. Were you thinking there should be no time at all for this? It seemed to be a grudging acceptance of the 10 days when you made your oral presentation.

Mr. Turpin: The words I used were "we can live with it".

Mr. Chairman, I'm representing a board of the chamber. Quite frankly, we have not discussed this with our members at great length. We did discuss it briefly at the board, and nobody could see too much harm from it. But to say that's grudging acceptance. . . well, that's this gentlemen's words. I thought we were being pretty generous.

Mr. Atkinson: What's the current practice?

Mr. Turpin: It's about 30, I think. It's a longer period. What we're doing is cutting it back.

Mr. Atkinson: Okay, that's fair enough. Thank you very much for your answers.

Mr. Keyes: Thank you, gentlemen, for coming before the committee.

When the Atlantic conference Ken was referring to earlier appeared before us in Ottawa, they noted a growth in the non-conference independents, calling it the east coast ports. Do you have that situation here on the west coast, and to what degree?

Mr. Turpin: We don't have it in the north Pacific container trade. There's a mixture of conference carriers and non-conference.

But given the kind of product Canada exports, the competition perhaps is a little different from in the maritimes. The company I work for, for example, is a break-bulk operator for pulp and metals and lumber. All those products can go into containers. So although we're not a container line, in fact we're competing with the container companies.

[Traduction]

Les témoins ont parlé de «tarif». Cela ressemblait presque au barème d'un avocat, ce que les avocats aimeraient certainement. Ce n'est toutefois plus le cas et la concurrence ne le permet pas. Les témoins dont j'ai parlé ont semblé affirmer qu'on applique le barème, mais qu'on peut quand même négocier.

Est-ce là l'expérience que vous avez connue?

M. Keyes: Il y aurait beaucoup d'heures à facturer.

M. Turpin: La concurrence est très vive entre les membres d'une même conférence, de même qu'entre les membres d'une conférence et les indépendants. Je suis donc d'accord avec ceux qui vous ont dit qu'il y a concurrence à l'intérieur d'un créneau étroit. Je vais même élargir un peu ce créneau. Par exemple, le secteur où le transport des conteneurs est plus important sur la côte ouest est celui du Pacifique Nord.

Si les conférences étaient très puissantes et n'avaient pas beaucoup de concurrents, leurs taux seraient alors beaucoup plus élevés. Elles y laissent plutôt leur chemise. Franchement, une conférence ne constitue donc pas le monopole que j'aimerais voir.

M. Atkinson: On semble revenir au tarif des avocats.

Vous dites que le préavis accordé à une conférence maritime est ramené à 10 jours. Vous en avez discuté, mais vous pensez maintenant être d'accord. Pensiez-vous qu'il ne devrait y avoir aucun délai? Dans votre exposé, vous avez semblé accepter à contrecœur le délai de 10 jours.

M. Turpin: J'ai dit que «nous pouvions nous en accommoder».

Monsieur le président, je représente un conseil d'administration de la chambre. Je vous avoue franchement que nous n'en avons pas discuté en détail avec nos membres. Nous avons abordé brièvement la question au conseil et personne n'y a trouvé beaucoup à redire. Toutefois, dire que nous acceptons le délai à contrecœur. . . c'est ce que pense le député. Je croyais que nous étions plutôt généreux.

M. Atkinson: Quelle est la pratique actuelle?

M. Turpin: Le délai est d'environ 30 jours, sauf erreur. Il est plus long. Nous nous trouvons à le réduire.

M. Atkinson: Très bien. Je vous remercie de vos réponses.

M. Keyes: Merci, messieurs, d'être venus témoigner.

Lorsque les représentants de la conférence de l'Atlantique, dont Ken a parlé plus tôt, ont comparu devant nous à Ottawa, ils ont signalé l'augmentation du nombre de transporteurs maritimes indépendants qui font escale dans les ports de la côte est. Dans quelle mesure la même situation existe-t-elle sur la côte ouest?

M. Turpin: Cela ne se fait pas dans le domaine du transport des conteneurs dans le secteur du Pacifique Nord. On y trouve un mélange de transporteurs membres de conférences et d'indépendants.

Étant donné toutefois le genre de produits que le Canada exporte, la concurrence est peut-être légèrement différente de celle qui règne dans les Maritimes. La société où je travaille, par exemple, transporte de la pâte, des métaux et du bois de construction en rupture de charge. Tous ces produits peuvent être conteneurisés. Nous ne sommes pas une société de transport de conteneurs, mais nous faisons en réalité concurrence aux transporteurs de conteneurs.

[Text]

The competition has stayed about the same, I think. I don't know it statistically, but my impression since I've been in the business, for the last 10 years, is that there are still about the same number of lines to the far east as there were before. There've been some amalgamations and some companies that are sharing ships, now that ships have got bigger, but there's the same number of marketing organizations, I think.

To Europe, the conference has just ceased as of April; the main conference to that market. However, there were not many containers from Vancouver to Europe, and other lines are now taking that cargo.

• 1420

Mr. Keyes: Who are these non-conference carriers and independents?

Mr. Turpin: I cannot remember their names, because they get in and out of the conference. For example, Evergreen, a huge Taiwanese carrier, is sometimes in the conference and sometimes out, depending on what they see as their commercial opportunity. There are other lines, such as the major Japanese companies, N Y K and K Line, that are traditionally in a conference. There is a major United States-owned carrier by the name of Westwood that operates a non-conference service in the north Pacific.

Mr. Keyes: When we are talking of the Taiwanese, the Japanese, or even the American participants not in the conference, are they government subsidized to any extent that you know of, or are they independent of government completely? Address the non-conference players first, and then even the conference players.

Mr. Turpin: I don't know the answer to that. I know, for example, that Sealand is not U.S.-government subsidized, but you might like to check APL. They might receive a subsidy.

I don't know whether Evergreen receives a government subsidy. I'm afraid I am not the right person to ask.

Mr. Keyes: Does the gentleman with you know?

Mr. Richard Barlow (President, Chamber of Shipping of B.C.): If I could just back up, you were asking if some of these conference or non-conference carriers are government subsidized?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Barlow: I believe NOL, Neptune Orient Lines, out of Singapore, is partly—I think 50:50—government owned. The learned people behind me might correct me.

Mr. Keyes: And that is non-conference?

Mr. Barlow: I believe they are a non-conference carrier.

Mr. Keyes: Are you aware of any conference carriers that are government subsidized?

Mr. Barlow: Transparent subsidization or...?

Mr. Keyes: Well, I don't know. Define it.

Mr. Angus: If it is not transparent, you probably don't know about it.

[Translation]

La concurrence n'a à peu près pas changé. Je n'ai pas de chiffres, mais après 10 ans dans ce secteur d'activité, j'ai l'impression que le nombre de sociétés de transport maritime qui se rendent en Extrême-Orient n'a pas changé. Il y a eu des fusions et des entreprises partagent des navires, qui sont maintenant plus gros, mais le nombre d'organisations de marketing n'a pas changé, sauf erreur.

La principale conférence qui expédiait en Europe vient tout juste de mettre fin à ses activités en avril. Il n'y avait toutefois pas tellement de conteneurs expédiés de Vancouver à destination de l'Europe. D'autres transporteurs s'en chargent maintenant.

M. Keyes: Qui sont ces sociétés indépendantes?

M. Turpin: Je ne me rappelle pas leurs noms à cause des allées et venues chez les membres de la conférence. Il y a, par exemple, un énorme transporteur taiwanais, Evergreen, qui est parfois membre de la conférence et parfois indépendant: tout dépend des avantages commerciaux qu'il y trouve. D'autres sociétés de transport maritime, comme les grandes japonaises M Y K et K Line, sont habituellement membres d'une conférence. Une importante société de transport maritime, Westwood, qui appartient à des intérêts américains, offre un service indépendant dans le Pacifique Nord.

M. Keyes: Les transporteurs taiwanais, japonais, ou même les transporteurs américains indépendants, sont-ils subventionnés par l'État, ou sont-ils totalement indépendants? Parlez-moi d'abord des transporteurs indépendants et, ensuite, même des membres de conférences.

M. Turpin: Je ne connais pas la réponse à cette question. Je sais, par exemple, que Sealand n'est pas subventionnée par le gouvernement américain, mais vous voudrez peut-être vérifier dans le cas d'APL, qui pourrait être subventionnée.

Je ne sais pas si Evergreen est subventionnée par l'État. Il faut peut-être poser la question à quelqu'un d'autre.

M. Keyes: Votre collègue le sait-il?

M. Richard Barlow (président, Chamber of Shipping of B.C.): Permettez-moi de revenir en arrière un peu: vous demandiez si certains de ces transporteurs membres d'une conférence ou indépendants sont subventionnés par l'État?

M. Keyes: Oui.

M. Barlow: Je crois que NOL, Neptune Orient Lines, de Singapour, l'est en partie—je crois que l'entreprise appartient à moitié à l'État. Les gens informés qui sont derrière moi pourront me corriger.

M. Keyes: Il s'agit d'un transporteur indépendant?

M. Barlow: Je crois que oui.

M. Keyes: Connaissez-vous des transporteurs membres d'une conférence qui sont subventionnés par l'État?

M. Barlow: Vous parlez de subventions transparentes ou...?

M. Keyes: Je ne sais pas. Donnez-nous une définition.

M. Angus: Si la subvention n'est pas transparente, vous ne savez probablement pas qu'elle existe.

[Texte]

Mr. Barlow: That's right, exactly.

Mr. Keyes: Yes? You're kidding. They know about it.

Mr. Barlow: No, I cannot think of any others that would be obvious.

Mr. Keyes: Mr. Turpin, you mentioned recommendation 31, which recommends that the minister introduce amendments to section 5 of SCEA to permit shipping conferences to contract for and "through freight rates for pre-carriage or onward land carriage." Why are you not permitted to do that now?

Mr. Turpin: Because the act says that they cannot. I echo your surprise. It seems to me that it is a sensible thing, that it would help a shipping company to quote a better rate to its customer, but they have not been allowed to do it. This change to the act would make that possible.

Mr. Keyes: What is your best guess as to why that was put that way?

Mr. Turpin: I haven't got one, I am afraid.

Do you remember, Rick?

Mr. Barlow: No, I don't remember why it is that way. It has been that way since time immemorial, if I recall correctly. I don't know.

Mr. Keyes: It was what?

Mr. Barlow: I would not be in a position to comment. It is not my bailiwick.

Mr. Keyes: It has just been there for a long time?

Mr. Belsher: To the best of my knowledge, it was there before we became part of the transport committee.

Mr. Keyes: Interesting. Maybe we will get our research staff to look into that one.

• 1425

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your appearance today.

This in and out of the conferences I find interesting. Would a carrier be in the conference for a particular routing and then out of it for another kind of routing, or would they pick and choose on a specific route, whether they're going to be in the conference or not?

Mr. Turpin: All of those.

Mr. Angus: What factors would make them decide to get out of the conference on a specific route when they have been in it?

Mr. Turpin: They might find that the conference is not making pricing decisions that they agree with. They might well decide that they could do better if they perhaps took a more aggressive pricing policy, and so they give notice to the conference, and they leave.

Mr. Angus: But as you've already said, the conferences aren't making money, so how can they, even with aggressive pricing, which one would assume is lower pricing, make money if the conference carriers can't?

Mr. Turpin: This is an extremely volume sensitive business. Once you have committed a ship, say to a voyage to the Far East, and let us assume that it's a modest size ship, not a huge one—40,000 tonnes, 50,000 tonnes—you're probably

[Traduction]

M. Barlow: En effet.

M. Keyes: Ah oui? Sans blague! On est au courant de son existence.

M. Barlow: Il ne me vient pas d'autre cas évident à l'esprit.

M. Keyes: Monsieur Turpin, vous avez parlé de la recommandation 31, où l'on recommande que le ministre dépose des modifications à l'article 5 de la LDCN afin d'autoriser les conférences maritimes à passer des contrats et à «proposer des tarifs de fret d'entier parcours multimodal». Pourquoi ne vous permet-on pas de le faire maintenant?

M. Turpin: Parce que la loi l'interdit. Je suis aussi étonné que vous. Il me semble logique d'aider une société de transport maritime à offrir un meilleur tarif à ses clients, mais c'est interdit. Cette modification de la loi le permettrait.

M. Keyes: Selon vous, pourquoi a-t-on pris une telle décision?

M. Turpin: Je n'en ai pas la moindre idée.

Vous vous rappelez pourquoi, Rick?

M. Barlow: Non. Sauf erreur, il en est ainsi depuis toujours. Je ne sais pas.

M. Keyes: Vous dites?

M. Barlow: Je ne peux commenter, car ce n'est pas mon secteur de compétence.

M. Keyes: La situation existe depuis longtemps?

M. Belsher: Sauf erreur, c'était le cas avant notre arrivée au Comité des transports.

M. Keyes: Intéressant. Nous demanderons peut-être à nos attachés de recherche d'examiner cette question.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre témoignage.

Cette adhésion périodique aux conférences m'intéresse. Un transporteur adhérerait-il à une conférence pour un itinéraire en particulier, pour cesser d'en être membre dans le cas d'un autre itinéraire, ou déciderait-il d'adhérer à une autre conférence en fonction d'un itinéraire en particulier?

M. Turpin: Vous avez raison sur toute la ligne.

M. Angus: Quels facteurs inciteraient un transporteur à quitter une conférence dans le cas d'un itinéraire en particulier?

M. Turpin: Il se peut que le transporteur ne soit pas d'accord avec les prix fixés par la conférence. Il peut très bien décider qu'il peut faire mieux en pratiquant des prix plus agressifs. Le transporteur prévient alors la conférence qu'il cesse d'être membre.

M. Angus: Comme vous l'avez déjà dit, toutefois, les conférences ne font pas d'argent. Comment donc ces entreprises peuvent-elles en faire, même en pratiquant des prix agressifs, c'est-à-dire plus bas, si les membres de la conférence n'y parviennent pas?

M. Turpin: Ce secteur d'activité est extrêmement sensible aux volumes. Supposons que vous avez engagé un navire dans un voyage en Extrême-Orient. Supposons aussi qu'il s'agit d'un navire de tonnage moyen—40 000 ou 50 000 tonnes—et non d'un

[Text]

looking at a \$2.5 million to \$3 million round voyage. It makes a huge amount of difference whether you are carrying 1,500 containers on that voyage or 2,500 containers. So at times you lower the price in order to attract more volume and you come out much better off.

That's one of the problems in the shipping business, as it is, I suspect, in the airline business, that once you are committed to a scheduled service, then you are committed to many, many millions of dollars. Now you have to go ahead and fill that space somehow.

Mr. Angus: Does the conference itself allow—we call them seat sales in the airline business—discount prices within the conference rules to fill up your load?

Mr. Turpin: Yes.

Mr. Angus: But obviously some of the carriers don't feel it's significant enough, or flexible enough, and that's why they opt out.

Mr. Turpin: That could be one reason. There are literally dozens and dozens of reasons. Let me draw you one imaginary scenario.

You're a conference member and you are running 80% full and another conference member who is only running 50% full wants to drop the rates. Well, you're looking at the scenario you started off with as to why would you drop your price in order to make more money. It doesn't make sense. In the particular example I've given you, it doesn't make sense to your company, but it does make sense to the other. Now, in that example, that experience may be exactly what triggers that company to say, I don't like this conference very much. Then it happens again, and perhaps three months later it happens again, and it is about now you start deciding that you're going to leave this conference because these nuts are ruining your business.

A conference is not a comfortable place to be. They fight a lot among themselves.

Mr. Angus: Would you explain to us, though, why someone who has left the conference because of that kind of treatment would ever go back in?

Mr. Turpin: Because they see it to their commercial interest to do so. The market has changed, the conference rates are now at a different level. Their rates and the utilization of their vessels are at a different level. It's strictly a very selfish, self-centred decision.

Mr. Angus: Is there anybody who decides whether or not they can get back in? Do the remaining members of the conference have to vote their acceptance, or is it required by law that they be allowed in with no questions asked?

Mr. Turpin: As I recall, under the SCEA, only open conferences are allowed under our act. That's my recollection of it. In any case, usually the conference would welcome them back, doing what the conference is always trying to do, bring some order into the market. If I leave your church, you'll probably welcome me back.

• 1430

Mr. Angus: Let me leave that part of it there.

Recommendation 29, depending on how you read it, could suggest that the Government of Canada should pass this legislation now and that the trigger becomes the anti-trust legislation in the States at some point down the road.

[Translation]

navire énorme. L'aller-retour coûte probablement de 2,5 à 3 millions de dollars. Si le navire transporte 2 500 conteneurs plutôt que 1 500, la différence est énorme. C'est pourquoi les sociétés de transport maritime baissent parfois leurs prix afin d'attirer des volumes. Le résultat final est bien meilleur.

C'est là un des problèmes que connaît le secteur du transport maritime, tout comme celui du transport aérien, je le suppose: un service régulier entraîne des engagements de millions de dollars. Il faut alors utiliser l'espace disponible d'une façon ou d'une autre.

M. Angus: La conférence permet-elle—on parle de soldes de places dans le secteur du transport aérien—qu'un transporteur offre des réductions, compte tenu de ses règlements, pour compléter un chargement?

M. Turpin: Oui.

M. Angus: Certains transporteurs croient manifestement que ces règlements ne sont pas suffisants ni assez flexibles, et c'est pourquoi ils mettent fin à leur adhésion.

M. Turpin: Cela peut être une raison. Il y en a des douzaines. Permettez-moi de vous décrire un scénario possible.

Vous êtes membre d'un conférence et vous utilisez votre capacité à 80 p. 100. Un autre membre de la conférence qui n'utilise la sienne qu'à 50 p. 100 veut baisser ses prix. On en revient au scénario de départ quant à savoir pourquoi on baisse les prix pour faire plus d'argent. Ce n'est pas logique. Dans l'exemple que je vous ai donné, ce n'est pas logique pour votre entreprise, mais ça l'est pour l'autre. La situation peut inciter l'autre entreprise à se dire qu'elle n'aime pas beaucoup la conférence. Le problème se pose de nouveau, et encore trois mois plus tard peut-être, et le transporteur en cause commence à se dire qu'il va quitter la conférence parce que ces imbéciles sont en train de le ruiner.

Une conférence, ce n'est pas une association très confortable. Les différends internes sont nombreux.

M. Angus: Voulez-vous nous expliquer pourquoi un transporteur qui a quitté une conférence pour une telle raison voudrait y revenir?

M. Turpin: Parce qu'il pense en tirer avantage sur le plan commercial. Le marché a évolué, les tarifs de la conférence aussi. Les tarifs de l'entreprise en question et sa capacité de transport ne sont pas les mêmes. Il s'agit d'une décision purement égoïste et égocentrique.

M. Angus: Y a-t-il quelqu'un qui décide si une entreprise peut redevenir membre d'une conférence? Les autres membres de la conférence doivent-ils accepter une adhésion par scrutin, ou la loi les oblige-t-elle à le faire sans poser de question?

M. Turpin: Sauf erreur, la LDCM ne permet que les conférences ouvertes. De toute façon, la conférence accueille habituellement ces enfants prodiges, car elle a toujours le même but: mettre un peu d'ordre sur le marché. Si je quittais votre congrégation religieuse, vous m'y accueilleriez probablement de nouveau à bras ouverts.

M. Angus: Permettez-moi de m'en tenir à cela.

La recommandation 29 pourrait laisser entendre que le gouvernement du Canada devrait adopter maintenant cette mesure législative dont l'application pourrait être déclenchée plus tard par la législation antitrust aux États-Unis. Tout dépend de la façon dont on lit cette recommandation.

[Texte]

If we were to do that, to take unilateral action even though SCEA would still be in place for a while, does that not send a signal to the Americans that that is what they should do? If the Americans actually do this, then we would probably find ourselves having no choice, because of the international marketplace, in withdrawing SCEA? Should we be sending a signal like that at this point in time?

Mr. Turpin: I can't speak on behalf of the chamber for that because we haven't discussed it, but I'll give you my personal opinion. I think that we often do send signals to the United States that are not contained in legislation. I don't think it has to be in the act in order to send a signal.

Mr. Angus: But if it is done by legislation, are we sending a much stronger signal south of the border, rightly or wrongly?

Mr. Turpin: I'm afraid you'd have to judge that as a legislator. I personally do not like acts in Canada that have sections in them that are triggered by an event in some other country. We have done that, or we are proposing to do that over the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules—

Mr. Angus: We've done more than propose. It's done.

Mr. Turpin: Is it? I personally don't think that's a very good way of doing things, but maybe I'm being a bit nationalistic. I'd rather we make the decision in our own country.

The Chairman: It would appear, gentlemen, as though you've satisfactorily answered the questions that the committee members have with reference to the chamber. So on behalf of the committee, I thank you for appearing.

Mr. Barlow: Mr. Chairman, there was one more point. This is with respect to recommendation number 36, if that's appropriate.

The Chairman: Would you like to comment on it?

Mr. Barlow: I would, indeed.

The Chairman: Please.

Mr. Barlow: Having been tied up for the last three months in the public consultative process and just getting back from Ottawa on Friday, I sort of scrambled to put a little bit together this morning, and I have a little briefing paper here.

Rather than make a presentation on a single issue, other than Mr. Turpin's remarks regarding the Shipping Conferences Exemptions Act, I would like to touch on four issues that are of keen importance to those of us involved in international maritime trade but that do, however, relate to recommendation number 36 on cutting excesses. To this end I'll just touch on the four items.

Item 1 would be specifically drawn to the—nice play on words—recent draw-down by the federal government from the coffers of the Port of Vancouver to the tune of \$30 million. As justification for this draw-down the government used the national deficit. When discussing competitiveness, which we understand this is what this is all about, we must of course compare ourselves with the Port of Seattle, which raises money from its community for port improvements and infrastructure and working capital, under the realization that the port has an economic impact on the community it serves. They raise \$40 million; our port loses \$30 million. We have an automatic \$70 million disadvantage. Using the port's borrowing power for

[Traduction]

Si en agissant unilatéralement, même si la LDCM demeure en vigueur pendant un certain temps encore, ne laissons pas entendre ainsi aux Américains que c'est ce qu'ils devraient faire? Si les Américains le font, nous n'aurons alors probablement pas le choix, à cause du marché international: il faudra retirer la LDCM. Devons-nous faire passer un tel message à ce moment-ci?

M. Turpin: Je ne peux parler au nom de la chambre à ce sujet parce que nous n'en avons pas discuté, mais je vais vous donner mon avis personnel. Nous faisons souvent passer des messages qui ne se trouvent pas dans une mesure législative. Il n'est pas nécessaire de recourir à une mesure législative pour faire passer un message.

M. Angus: Si nous procédons par voie législative, ne faisons-nous pas passer un message beaucoup plus clair outre-frontière, à tort ou à raison?

M. Turpin: C'est vous qui devrez en juger comme législateur. Je n'aime pas voir dans des lois canadiennes des dispositions dont l'application est déclenchée par un événement à l'étranger. Nous l'avons fait, ou nous entendons le faire dans le cas du règlement de La Haye, des règles de Visby et du règlement de Hambourg. . .

M. Angus: Nous avons fait plus que proposer: c'est chose faite.

M. Turpin: Ah oui? Ce n'est pas une très bonne façon d'agir, mais je suis peut-être un peu nationaliste. Je préfère que nous prenions les décisions chez nous.

Le président: Il semble, messieurs, que vous avez répondu de façon satisfaisante aux questions des membres du comité au sujet de la Chambre. Au nom du comité, je vous remercie d'être venus témoigner.

M. Barlow: Il y avait un autre point, monsieur le président, au sujet de la recommandation 36, si je peux me permettre.

Le président: Vous avez des commentaires à ce sujet?

M. Barlow: Oui.

Le président: Allez-y, je vous en prie.

M. Barlow: Comme j'ai été pris pendant trois mois dans le processus de consultation publique et comme je suis revenu d'Ottawa vendredi seulement, j'ai en quelque sorte rassemblé mes idées à la hâte ce matin et j'ai ici un petit document d'information.

Au lieu de présenter un exposé sur une seule question, sans compter les remarques de M. Turpin au sujet de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, je vais aborder quatre aspects des plus importants pour ceux d'entre nous qui oeuvrent dans le secteur du transport maritime international. Ces quatre aspects sont toutefois liés à la recommandation 36, qui porte sur la réduction des excédents. Je ne ferai donc que les aborder brièvement.

Le premier découle—beau petit jeu de mots que voici—de la ponction de quelque 30 millions de dollars que le gouvernement fédéral a récemment prélevée dans les coffres du port de Vancouver. Pour justifier ce prélèvement, le gouvernement a invoqué le déficit national. Lorsqu'il est question de compétitivité, et c'est là-dessus que tourne toute cette question, nous devons bien entendu nous comparer au port de Seattle, qui réunit dans sa collectivité les fonds dont il a besoin pour ses améliorations portuaires, son infrastructure et son fonds de roulement, car on sait que le port a des retombées économiques sur la collectivité qu'il dessert. Le port de Seattle réunit 40 millions de dollars et le nôtre en perd 30. Nous

[Text]

improvements only allows a vicious deficit cycle to continue and puts us at a greater deficit than our friends south of the 49th parallel. For this reason, perhaps the devolution of government control over a port authority should be accelerated, and a true port authority such as the Vancouver airport must be addressed.

• 1435

Item 2, the WGTA and the Seaway. To tread on this subject fully would take more time than we have today. To this end we have attached a study commissioned by the chamber, the British Columbia Maritime Employers Association, as well as the Ports of Vancouver and Prince Rupert. We would caution that any change to the WGTA may cause greater competition to the north-south movement as opposed to an east-west competition. We do not challenge that this subject may need revisions, but the whole picture must be studied.

Item 3, the public consultative process. Over the past 18 months we have been very heavily involved in the process to reach a pragmatic and effective solution to the problem of oil pollution recovery. This process, which has brought together a somewhat unholy alliance of the Canadian Coast Guard, government, oil industry, tanker industry and non-tanker interest is an excellent example of how the consultative process can work. It is somewhat disappointing that, due to the current happenings, this initiative may die and not come to fruition. Our only negative comment on this particular consultation would be that the whole process has taken far, far too long.

We are also involved in an after-the-fact public consultation with Employment and Immigration Canada. As an industry, we are also concerned at the alarming increase of both stowaways and deserters landing on our shores. We would suggest, however, that trying to place the burden of responsibility on innocent parties will do nothing to curtail the problem and only leave those of us in the shipping business in a perilous position. There now appears to be a possible solution to our problem but with considerable time and effort and expense on our part—time, effort and expense we could have used to try to help get cargo out of this port and through this port a lot faster rather than spending it fighting government rules and regulations.

Item 4, the primary example of user pay and user say and justification for that terminology would be the industry and the Pacific Pilotage Authority on the west coast. For over one year the Chamber of Shipping has worked with the Ministry of Transport to try to fill the position of chairman of the Pacific Pilotage Authority, but to no avail. Due to an excellent working relationship between the users, the shipping industry, and the pilotage authority, we have had a comparatively smooth working relationship on the west coast for almost 20 years. All of this has been done without ever going to the government for any financial assistance whatsoever—the primary example of user pay. Because of this, we feel justified in having a substantive say

[Translation]

sommes donc désavantagés automatiquement de 70 millions de dollars. En utilisant le pouvoir d'emprunt du port pour y effectuer des améliorations, on ne fait que maintenir le cercle vicieux du déficit et creuser encore davantage l'écart par rapport à nos amis d'outre Quarante-neuvième. C'est pourquoi il faudrait peut-être accélérer la cession, à une administration portuaire, du contrôle exercé par l'État et se pencher sur la possibilité de créer une véritable administration portuaire comme celle de l'aéroport de Vancouver.

Mon deuxième point porte sur la LTGO et la voie maritime. Pour vider cette question, il nous faudrait plus de temps que nous n'en avons aujourd'hui. C'est pourquoi nous avons joint à notre document une étude commandée par la Chambre, par la British Columbia Maritime Employers Association, ainsi que par les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Une mise en garde s'impose cependant: cette modification de la LTGO pourra susciter une plus grande concurrence pour le transport nord-sud que pour le transport est-ouest. Nous ne nions pas que des révisions s'imposent peut-être à cet égard, mais il faut étudier toute la question dans son ensemble.

Le troisième point porte sur le processus de consultation publique. Depuis 18 mois, nous sommes très occupés par ce processus qui vise à dégager une solution pratique et efficace au problème de la remise en état de l'environnement après une déversement d'hydrocarbure. Ce processus a donné naissance à une alliance un peu indue entre la Garde côtière canadienne, le gouvernement, l'industrie pétrolière, les armateurs de pétroliers et d'autres intérêts. C'est là un excellent exemple de la façon dont le processus de consultation peut fonctionner. Il est un peu décevant que cette initiative risque de ne rien donner à cause de la conjoncture actuelle. Nous avons un seul commentaire négatif au sujet de cette consultation en particulier: le processus a pris beaucoup trop de temps.

Nous participons aussi à des consultations publiques a posteriori avec Emploi et Immigration Canada. L'augmentation alarmante du nombre des passagers clandestins et des déserteurs qui débarquent au Canada préoccupe aussi notre industrie. Toutefois, essayer d'imposer des responsabilités à des intervenants innocents ne fera rien pour enrayer le problème et ne fera que mettre en péril l'industrie du transport maritime. Il semble maintenant y avoir peut-être une solution à notre problème, mais il faudra énormément de temps, d'efforts et d'argent de notre part. Ce temps, ces efforts et cet argent, nous aurions pu les utiliser pour essayer d'expédier beaucoup plus rapidement des marchandises au départ et en transit au lieu de passer notre temps à lutter contre les règles et les règlements du gouvernement.

Notre quatrième point constitue le principal exemple de paiement et d'intervention par l'utilisateur. L'industrie et l'Administration de pilotage du Pacifique de la côte ouest justifient l'utilisation de cette terminologie. La Chamber of Shipping collabore depuis plus d'un an avec le ministère des Transports afin d'essayer de doter le poste de président de l'Administration de pilotage du Pacifique, mais en vain. Comme il existe une excellente collaboration entre les utilisateurs, l'industrie du transport maritime et l'administration de pilotage, nos relations de travail connaissent comparativement peu de problèmes sur la côte ouest depuis presque 20 ans. Tout cela s'est fait sans que nous ne demandions jamais la moindre aide

[Texte]

in the appointment of the PPA chairman, and not allowing this to become solely a political appointment.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, could I ask that Mr. Barlow supply a copy of that brief?

The Chairman: Do you have copies of that for the committee?

Mr. Barlow: I do.

The Chairman: Fine. We'll have them distributed.

Mr. Barlow: I'm sorry we did not have that earlier; I've just caught up to everything, come late Friday when I got back.

The Chairman: We have very little time left.

Mr. Angus: I have a quick one. It may be partially solved. Do you want to elaborate on what you meant by the Canada Shipping Act aspects in terms of this consultative process you say was so good? Then, because of other things happening, it may not go anywhere. What did you mean by that?

Mr. Barlow: We understand that 45 pieces of legislation have to get through the House before the recess for the convention and possible election. Our concern is that there's a tremendous stress to get this thing done by industry itself, and working with the government. There just may not be sufficient time and it may just fritter away and die at this stage. We're going to have to go back and revisit the entire thing and start the whole process over again, possibly with some new players.

• 1440

Mr. Angus: Just by way of information, my office was advised today that second reading is scheduled for Wednesday. That doesn't mean it gets out of the House on Wednesday, but second reading is scheduled to start, I'm told.

Mr. Barlow: Do you have any hint when committee hearings are, so I can book my flight?

Mr. Atkinson: You've mentioned the \$30 million draw-down from the Port of Vancouver. I assume that was from the reserve fund. What's the status of that reserve fund now?

Mr. Barlow: I'm not privy to know the status of the reserve fund. My learned friends from the port are here.

Mr. Belsher: What does the chamber envision? You said you'd like to see serious consideration given to a port authority similar to the Vancouver Airport Authority. Are you thinking of the Vancouver port, as we now know it, the Vancouver port and Roberts Bank, or are you thinking of the Fraser River as well being included in that authority?

Mr. Barlow: The main concern of the Chamber of Shipping is the international maritime trade and getting our ships in and out of here as fast as we can. It may not be appropriate for us to comment on port rationalization. I would certainly think, though, that a very serious look has to be taken when you have three port authorities within a 15-to 25-mile radius of each other, serving basically the same players.

[Traduction]

financière au gouvernement—c'est là un exemple premier de paiement par l'utilisateur. C'est pourquoi nous croyons avoir un important mot à dire dans la nomination du président de l'APP et nous ne voulons pas que cette nomination soit purement politique.

M. Keyes: Monsieur le président, M. Barlow peut-il nous fournir une copie de ce mémoire?

Le président: En avez-vous des copies pour le comité?

M. Barlow: Oui.

Le président: Très bien. Nous allons le faire distribuer.

M. Barlow: Je regrette que nous ne l'ayons pas fait plus tôt. Je me rattrape à peine, car je suis revenu tard vendredi.

Le président: Il nous reste très peu de temps.

M. Angus: J'ai une brève question à laquelle on a peut-être répondu en partie. Voulez-vous préciser ce que vous voulez dire au sujet des aspects de la Loi sur la marine marchande du Canada et du processus de consultation que vous avez jugé tellement bon? Vous avez dit ensuite qu'il se peut qu'il n'aboutisse à rien à cause d'autres événements. Que voulez-vous dire?

M. Barlow: Nous croyons savoir que la Chambre est saisie de 45 mesures législatives qu'elle doit adopter avant la pause pour le congrès et, peut-être, des élections. Ce qui nous préoccupe, c'est que l'industrie même exerce d'énormes pressions pour que cette mesure soit adoptée, et elle collabore avec le gouvernement. Il se peut que le temps manque tout simplement et que la mesure à l'étude meure au feuillet à cette étape. Il faudra tout reprendre à zéro et recommencer tout le processus, avec de nouveaux intervenants, peut-être.

M. Angus: Un petit renseignement: on a prévenu mon bureau aujourd'hui que la deuxième lecture est prévue pour mercredi. Cela ne signifie pas que la Chambre adoptera cette mesure mercredi. On nous dit toutefois que la deuxième lecture doit commencer ce jour-là.

M. Barlow: Savez-vous quand les audiences du comité commenceront, afin que je puisse réserver mes billets d'avion?

M. Atkinson: Vous avez dit qu'on a prélevé 30 millions de dollars dans les coffres du port de Vancouver. Je suppose que l'argent provenait du fonds de réserve. Où en est maintenant ce fonds de réserve?

M. Barlow: Je ne le sais pas. Mes savants amis du port sont ici.

M. Belsher: Qu'envisage la chambre? Vous avez dit souhaiter que l'on envisage sérieusement une administration portuaire semblable à l'Administration de l'aéroport de Vancouver. Voulez-vous parler du port de Vancouver que nous connaissons, soit le port de Vancouver et le port Roberts Bank, ou cette administration coifferait-elle aussi le port du Fraser?

M. Barlow: La Chamber of Shipping s'intéresse principalement au commerce maritime international et vise avant tout la rotation la plus rapide possible de ses navires. Il est peut-être inopportun pour nous de présenter des commentaires sur la rationalisation des ports. Je suis toutefois convaincu qu'il faut examiner la question très sérieusement lorsqu'on retrouve, dans un rayon de 15 à 25 milles, trois administrations portuaires qui desservent essentiellement les mêmes intervenants.

[Text]

The Chairman: Again, gentlemen, thanks very much for being before the committee this afternoon. We appreciate it.

Mr. Barlow: Thank you.

The Chairman: Next we have with us from the Vancouver Port Corporation, Mr. Patrick Reid, Chairman, who has with him Captain Norman Stark, President of the Vancouver Port Corporation. Welcome this afternoon, gentlemen, to the deliberations of the Standing Committee on Transport from the House of Commons. We have a copy of a brief that you have submitted for our consideration. I would invite you to proceed with the presentation.

Mr. Patrick Reid (Chairman, Vancouver Port Corporation): Thank you very much, Mr. Chairman. Before I do so, I would like to apologize for any inadvertence on a trip which I believe members of the committee were to take around the port of Vancouver yesterday. I think our police actually received notification on Friday and I'm not sure that everybody got on that tour; I think two or three perhaps.

The Chairman: Yes, I can confirm I was one of the fortunate few who did make it, along with Mr. Wilson and Mr. Cuthbertson, our consultant. We'll be sharing with our colleagues the knowledge that we gained as a result of that visit. You were most helpful. We appreciate that it was on very short notice. It certainly was worth while.

Mr. Reid: Just for the benefit of the others, we have just published a book for the first time ever. I don't want to give the idea that we're so affluent that it comes frequently. This is a book commemorating the 200th anniversary of Captain Vancouver's sighting of this part of the world. It gives an overview of the port. We have them in environmentally friendly bags, which we would like to give you at the end of the proceedings.

The Chairman: That's wonderful. We appreciate that. We'll ensure that we treat you very well.

Mr. Angus: Are you suggesting we can be bribed, Mr. Chairman?

Mr. Reid: There is a written brief, as you mentioned, Mr. Chairman, and I will follow it, if I may, from the point of view of the translators.

I should mention that Jane Frost, the vice-chairman of the Vancouver Port Corporation Board of Directors is sitting amongst the people at the back.

The Chairman: She's welcome to join you at the table if she likes.

• 1445

Mr. Reid: I think she's happier to be holding a brief there. She'll come up for you fast, if there's need, I'll tell you.

When Mr. Rivard and his commissioners published their report on March 8, I believe there was widespread support for the conclusions of the National Transportation Act review with regard to the railways.

[Translation]

Le président: Une fois de plus, messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus témoigner cet après-midi. Nous vous en savons gré.

M. Barlow: Merci.

Le président: Nous entendrons ensuite le président du conseil d'administration de la Société du port de Vancouver, M. Patrick Reid, qui est accompagné du capitaine Norman Stark, président de la Société du port de Vancouver. Bienvenue, messieurs, aux travaux du Comité permanent des transports de la Chambre des communes. Nous avons une copie d'un mémoire que vous nous avez présenté. Je vous invite à prendre la parole.

M. Patrick Reid (président du conseil d'administration, Société du port de Vancouver): Merci beaucoup, monsieur le président. Avant d'aller plus loin, je vous prie de m'excuser de tout contretemps en ce qui concerne la tournée du port de Vancouver que les membres du comité devaient effectuer hier. Je crois que notre service de police a été prévenu vendredi et je ne suis pas sûr que tout le monde a profité de la tournée. Je crois que deux ou trois personnes peut-être en ont profité.

Le président: J'étais un des rares chanceux qui ont profité de la tournée, avec M. Wilson et M. Cuthbertson, notre consultant. Nous ferons part à nos collègues des connaissances que nous en avons tirées. Vous avez été des plus utiles. Nous comprenons que le préavis était très court. La visite valait certainement la peine.

M. Reid: Pour la gouverne des autres, nous venons tout juste de publier notre premier livre. Ne croyez pas que nous sommes assez riches pour publier souvent. C'est un ouvrage qui célèbre le 200^e anniversaire de la découverte de cette partie du monde par le capitaine Vancouver. On y trouve une vue d'ensemble du port. Nous les distribuerons dans des emballages écologiques, et nous vous en remettrons un exemplaire à la fin de la séance.

Le président: Merveilleux. Nous vous remercions. Nous ne manquerons pas de très bien vous traiter.

M. Angus: Voulez-vous laisser entendre que nous acceptons les pots-de-vin, monsieur le président?

M. Reid: Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous vous avons soumis un mémoire que je suivrai, avec votre permission, pour faciliter la tâche aux interprètes.

Je vous signale que Jane Frost, vice-présidente du conseil d'administration de la Société du port de Vancouver, se trouve à l'arrière de la salle.

Le président: Elle peut très bien venir se joindre à vous si elle le veut.

M. Reid: Je crois qu'elle préfère s'occuper de nos intérêts là-bas. Je peux vous dire qu'elle interviendra rapidement au besoin.

Lorsque M. Rivard et les membres de sa commission ont publié leur rapport, le 8 mars, je crois qu'on a en général appuyé les conclusions de l'examen des sociétés ferroviaires effectué en vertu de la Loi sur les transports nationaux.

[Texte]

As the largest port in Canada, we depend on the capability and viability of the two transcontinental railways in particular, and we support strongly their efforts to obtain, *inter alia*, a more equitable taxation regime, both federally and provincially, in order that they can be competitive with the railways in the United States.

On the west coast, Canadian ports are vulnerable to the competition of nearby U.S. ports that are highly subsidized and linked to a rail network that is less costly than the Canadian system.

We were pleased that there was emphasis in the commission's report of the need to achieve a national integrated transportation policy. At the same time we were disappointed that there were no formal recommendations with regard to ports, even though the commission had considerable interest in the organization and competitiveness of this port when hearings were held in Vancouver.

The report did say that the current situation—overlapping jurisdictions, costly centralized administration, and lack of investment flexibility at the individual port level—has a negative impact on the economic viability of ports, as well as the industries they serve. The solution to this problem would require a major overhaul to the Canadian ports administration system.

I should explain that we represent a local port corporation under the Canada Ports Corporation Act. As a federal crown corporation, the Vancouver Port Corporation has a seven-person board of directors. It has a level of delegated financial responsibility that has not changed in a decade. It reports to Transport Canada through the Canada Ports Corporation in Ottawa, which has a 15-man board, of which I am also a member.

All major Canadian ports are under the jurisdiction of the federal government in one of three groupings: Canada Ports Corporation, harbour commissions, ports and harbours directorate. There are, of course, other ports under Fisheries and Oceans. All report to the Minister of Transport through different channels. Some compete, to a degree, with each other. They're all mainly out of British Columbia as ports in all three groupings. One example is Fraser port, a commission port on the Fraser River, which has facilities similar to the larger port of Vancouver, but a less cumbersome bureaucratic path to the minister in Ottawa, and a financial regime that is more beneficial, both from administrative and competitive viewpoints.

The port of Vancouver contains almost 30 terminals, virtually all operated by private companies on land and water lots owned for the most part by the Vancouver Port Corporation. In 1992 the total tonnage moved was 63.3 million tonnes, down 10% from 1991; gross revenue was \$64 million, and a net income of \$23.3 million. The corporation pays various local taxes, as well as dividends on other payments to the federal government.

[Traduction]

Comme nous sommes le plus important port du Canada, nous sommes tributaires de la capacité et de la viabilité des deux sociétés ferroviaires transcontinentales en particulier. Nous appuyons les efforts qu'elles déploient en vue d'obtenir notamment un régime fiscal fédéral et provincial plus équitable pour pouvoir rivaliser avec les sociétés ferroviaires américaines.

Les ports canadiens de la côte ouest sont vulnérables à la concurrence des ports américains voisins, qui sont très subventionnés et reliés à un réseau ferroviaire moins coûteux que celui du Canada.

Nous sommes heureux que la Commission ait insisté, dans son rapport, sur le besoin d'une politique nationale intégrée sur les transports. L'absence de recommandations officielles au sujet des ports nous a déçus par ailleurs, même si la Commission s'est beaucoup intéressée à l'organisation et à la compétitivité du port de Vancouver au cours des audiences qu'elle a tenues ici.

On affirme dans le rapport que le contexte actuel—chevauchement de compétences, administration centralisée coûteuse et manque de souplesse sur le plan des investissements au niveau de chaque port—a des retombées négatives sur la viabilité économique des ports, ainsi que sur celle des industries qu'ils desservent. Pour régler ce problème, une restructuration majeure du système administratif des ports canadiens s'impose.

Je dois vous expliquer que nous représentons une société de port locale constituée en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports. Société d'État fédérale, la Société du port de Vancouver a un conseil d'administration de sept membres. Son niveau de délégation de pouvoirs financiers n'a pas changé en 10 ans. La Société du port de Vancouver rend compte à Transports Canada par l'intermédiaire de la Société canadienne des ports à Ottawa, qui a un conseil d'administration de 15 membres. J'y siège aussi.

Tous les principaux ports canadiens relèvent de la compétence du gouvernement fédéral et d'un des trois groupes suivants: Société canadienne des ports, commissions de ports, direction des ports et havres. Bien entendu, d'autres ports relèvent du ministère des Pêches et Océans. Tous ces ports rendent compte au ministère des Transports par différentes filières hiérarchiques. Certains se font concurrence, jusqu'à un certain point. La Colombie-Britannique a des ports dans ces trois catégories. Par exemple, les installations du port du Fraser, port de commission sur le Fraser, ressemblent à celles du port de Vancouver, qui est plus important, mais sa filière hiérarchique qui donne accès au ministre à Ottawa est moins lourde et son régime financier est plus avantageux, tant sur le plan de l'administration que sur celui de la concurrence.

Le port de Vancouver contient presque 30 terminaux, à peu près tous exploités par des sociétés privées et installés sur des terrains et des plans d'eau qui appartiennent pour la plupart à la Société du port de Vancouver. En 1992, le volume total en transit a atteint 63,3 millions de tonnes, en recul de 10 p. 100 par rapport à 1991. Le revenu brut a totalisé 64 millions de dollars et le revenu net, 23,3 millions. La société paie des impôts locaux, de même que des dividendes sur d'autres paiements au gouvernement fédéral.

[Text]

In order to prosper, indeed to survive, in the important container segment of the business, which otherwise in the port of Vancouver is mostly in bulk products, the port must embark urgently on the building of a new container terminal for which the Vancouver Port Corporation will have to borrow funds for the first time to the extent of some \$170 million.

The capability of the Port of Vancouver and its associated infrastructure to compete successfully in an increasingly complex and international arena, has spawned a mass of committees and reports from a national container competitive study, to a regional round table, to a stakeholders' conference, to a search for promotional solutions such as Advantage Canada and gateway councils.

At the beginning of June this year there will be a second meeting of a Canada-Asia transport and trade forum, composed of business leaders and government officials from Pacific Rim countries, the purpose of which is to recommend a blueprint for our lower mainland gateway that they can support and use.

One element in the draft of the blueprint suggests provision of a supportive public policy environment—in Canada that is—which enhances and supports growth in Canada's international trade, which allows local ports to manage and finance their business free from government restrictions and bureaucracy, which removes punitive taxation burdens and restrictive regulation from the national carriers, and which has a primary goal of reducing, not increasing, the cost of doing business through the gateway.

The genesis of this straightforward plea, which nonetheless may seem radical to some, can probably be traced to general concern among producers, shippers, terminals, and shipping companies about transportation costs in general and costs in Vancouver in particular.

Apart from consideration of what level of dividend and draw-down can reasonably be taken from the Vancouver Port Corporation by the federal government, there are two obvious arenas in which both administrative and operational progress can be made and costs decreased. The first is in the rationalization of the lower mainland ports to eliminate the multiplicity of reporting relationships, boards of directors, management and marketing systems that exist, and to combine resources and opportunities to take on the real competition, which is from nearby U.S. ports in the states of Washington and Oregon.

The second is to cut back on the layers of bureaucracy in Ottawa that oversee and direct ports, and to provide a sufficient level of operational autonomy and financial authority to major ports, like Vancouver, to permit them to exercise their obvious responsibilities with purpose and speed.

[Translation]

Afin de prospérer, voire de survivre même, dans le secteur important des conteneurs, car le port de Vancouver se spécialise principalement dans le vrac, le port doit construire de toute urgence un nouveau terminal à conteneurs. À cette fin, la Société du port de Vancouver devra emprunter, pour la première fois, jusqu'à 170 millions de dollars environ.

La capacité du port de Vancouver et de son infrastructure connexe d'offrir une concurrence couronnée de succès sur un marché de plus en plus complexe et international a donné naissance à une foule de comités et à une masse de rapports, depuis une étude nationale sur la compétitivité des conteneurs jusqu'à la table ronde régionale et à la conférence des intervenants, en passant par la recherche de solutions publicitaires comme Advantage Canada et les conseils sur les points d'entrée.

Au début de juin se tiendra la deuxième réunion d'un forum Canada-Asie sur le transport et le commerce. Ce forum réunit des chefs de file des milieux d'affaires et des hauts fonctionnaires de pays riverains du Pacifique. Les travaux du forum doivent déboucher sur la recommandation d'un plan d'établissement d'un port d'entrée pour les basses terres, que les participants peuvent appuyer et utiliser.

Un aspect du projet de plan sous-entend qu'il faut établir—au Canada—un contexte de politiques publiques favorables qui améliorent et appuient la croissance du commerce extérieur du Canada, permettent aux ports locaux de gérer et de financer leurs activités sans les restrictions et la machine administrative de l'État, qui affranchissent les transporteurs nationaux des fardeaux de la fiscalité punitive et de la réglementation restrictive, et qui visent avant tout à réduire et non à accroître le coût d'utilisation du port d'accès.

La genèse de cette intervention directe, mais qui peut néanmoins sembler radicale pour certains, est probablement attribuable à la préoccupation générale que soulèvent, chez les producteurs, les expéditeurs, les sociétés de terminal et les sociétés de transport maritime, les coûts de transport en général et les coûts d'utilisation du port de Vancouver en particulier.

Outre l'analyse du niveau des dividendes et des prélèvements que le gouvernement fédéral peut raisonnablement tirer de la Société du port de Vancouver, il y a deux autres domaines évidents où l'on peut réaliser des progrès à la fois administratifs et opérationnels, et réduire les coûts. Il y a tout d'abord la rationalisation des ports des basses terres afin de supprimer la multiplicité des liens hiérarchiques, des conseils d'administration, des systèmes de gestion et de marketing qui existent, et de jumeler ressources et possibilités afin d'affronter la concurrence véritable, qui provient des ports américains voisins des états de Washington et de l'Oregon.

Deuxièmement, il faut déstratifier la bureaucratie d'Ottawa qui supervise et dirige les ports, et donner aux grands ports comme celui de Vancouver suffisamment d'autonomie opérationnelle et de pouvoirs financiers pour leur permettre d'assumer leurs responsabilités évidentes avec précision et rapidité.

[Texte]

Finally, I would like to make clear, Mr. Chairman, that the port of Vancouver is an integral part of the national transportation system of Canada. It is the western gateway and anchor of the system. By giving more freedom and flexibility to get on with what we have to do, we are in fact strengthening that system by putting more traffic through it.

The Chairman: Thank you very much, sir.

Mr. Reid: May I just add one thing. There's a map at the back of the paper which shows quite graphically what the jurisdictional situation is. We are up in Burrard Inlet where you can see Canada Place, which is exactly where we are right now. If you come out through English Bay and down through Sturgeon Bank, you will see the Vancouver International Airport with the north Fraser port on either flank of it and then you come down to Fraser port proper, the second commissioned port on the Fraser, and then finally you come down to Delta Port at Roberts Bank, which is where we have a large coal facility and which is where we intend to place the new container terminal behind the coal port. We're at the north and the south, so to speak, and then in between are all sorts of other jurisdictions.

The Chairman: Thank you, sir. I'll ask Mr. Richardson to lead off.

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Reid, for an excellent briefing. It's the kind of thing we've been hearing a lot of talk about and it's very useful to see it condensed in one document.

You quoted from the Rivard commission at page 165 regarding overlapping jurisdictions, costly centralized administration and a lack of investment flexibility. It's not just investment flexibility; it's really being able to respond to the changing competitive market, I take it, that drives you to look for this kind of a solution.

Mr. Reid: I think it's probably a combination of both, Mr. Richardson. Obviously we're in private enterprise, to get right down to it. We're running a port and we are dependent on commerce for what goes through that port. The port facilities have to be adequate to the potential that there is to move product. In order to do that, we have to invest a great deal. That \$170 million that I mentioned for Delta Port is going through the system now. It will take approximately nine months to a year to get the agreement in principle, but when we start going through the business of spending money to actually build that port, we have to go back through the system for every item within that \$170 million that is in excess of \$10 million. So it's a very cumbersome operation bureaucratically.

The second one is that, for example, Fraser port, which is competitive to a minor extent with the port of Vancouver, has wharfage rates that are probably half ours because of the sort of overhead they have as compared to the overhead we have. That port reports to the Minister of Transport through a different channel than we do.

Mr. Richardson: I refer now to the third page of your document where you suggest the first response would be the rationalization of the lower mainland ports, and the second way would be to cut back on layers of bureaucracy. I guess as important as the ability to have decisions made locally... We have what appears at this point to be the successful example of the local airport authorities, as mentioned in a previous brief. Can you see that kind of structure developing here? Is that what

[Traduction]

Je veux enfin préciser clairement, monsieur le président, que le port de Vancouver est un rouage intégral du réseau national de transport du Canada. C'est le port d'entrée de l'Ouest et le pivot du réseau. En donnant au réseau plus de liberté et de flexibilité pour lui permettre de s'acquitter de sa tâche, nous nous trouvons en fait à le renforcer en y augmentant le trafic.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

M. Reid: Permettez-moi d'ajouter une chose seulement. Vous trouverez, à la fin du document, une carte qui illustre très clairement le contexte actuel des compétences. Nous sommes sur le bras de mer Burrard, où vous pouvez voir Canada Place, où nous sommes présentement. En suivant la baie English et le banc Sturgeon, on arrive à l'aéroport international de Vancouver, au milieu du havre de North Fraser. On arrive ensuite au port du Fraser proprement dit, deuxième port à commission sur le Fraser, et enfin, au port de Delta, sur le Roberts Bank. C'est un important port charbonnier, derrière lequel nous avons l'intention de construire un nouveau terminal à conteneurs. Nous nous trouvons aux extrémités nord et sud, pour ainsi dire, et entre les deux, il y a toutes sortes d'autres niveaux de compétence.

Le président: Merci, monsieur. Je demanderai à M. Richardson de poser la première question.

M. Richardson: Merci, monsieur Reid, de votre excellent exposé. Nous avons beaucoup entendu parler de telles situations et il est très utile qu'un même document les résume.

Vous avez cité la page 65 du rapport de la commission Rivard au sujet des chevauchements de compétences, de l'administration centralisée coûteuse et du manque de souplesse sur le plan des investissements. Il y a plus que cela. Si je comprends bien, c'est vraiment pour pouvoir réagir à l'évolution de la concurrence que vous recherchez de telles solutions.

M. Reid: C'est probablement une combinaison des deux, monsieur Richardson. Nous sommes, bien entendu, une entreprise privée. Nous exploitons un port et nous sommes tributaires des échanges commerciaux qui y transitent. Les installations portuaires doivent pouvoir répondre aux possibilités de transport. À cette fin, nous devons faire des investissements énormes. Les 170 millions de dollars dont j'ai parlé dans le cas du port de Delta sont déjà dans le réseau. Il faudra de neuf mois à un an environ pour conclure l'entente de principe, mais lorsque nous commencerons à dépenser de l'argent pour construire le port en question, nous devrons remonter de nouveau la filière pour chaque poste de dépense de plus de 10 millions de dollars. Sur le plan administratif, c'est donc vraiment lourd.

Deuxièmement, le port du Fraser, qui fait jusqu'à un certain point concurrence au port de Vancouver, impose par exemple des droits de quai dont la moitié nous appartient probablement à cause de ses frais généraux par rapport aux nôtres. Le port du Fraser rend compte au ministère des Transports par une autre filière.

M. Richardson: Je vous reporte maintenant à la troisième page de votre document, où vous laissez entendre qu'il faudrait d'abord rationaliser les ports des basses terres et, deuxièmement, déstratifier l'administration. Je suppose qu'il est tout aussi important que la capacité de prendre des décisions au niveau local... Nous avons maintenant l'exemple des administrations aéroportuaires locales, comme on l'a mentionné dans un mémoire précédent, qui semblent réussir. Croyez-vous

[Text]

you're looking for? You're waiting for the draft. You mentioned the Canada-U.S. transport and trade forum draft. This sounds like an interesting start.

Mr. Reid: The airport authority, which is of course embryonic—it's testing itself right now—is certainly an option. I think it would be preferable, quite frankly, to approach it in two stages. I think we have to sort out the sea ports first. We have these two commissions, the Fraser and our own port corporation, and also there is Squamish, if one wants to go to the other level. If we could get those sorted out first of all, so that all the resources that are available to us at waterside, so to speak, could be geared for the battle with the United States ports, that would be the first stage. Then I think we would have the ability to discuss with the airport authority how we might join, in terms of intermodalism and the whole development of a final port authority which would in fact be muscular, capable, and have that degree of autonomy.

• 1455

Mr. Richardson: I wish you well. I think that intermodal approach has to be the way of the future if we're going to remain competitive. Thank you very much for an excellent presentation.

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for appearing before us today. I have a couple of questions. On the rationalization proposal, do you have support from the two Fraser River commissions for the concept, or do they consider this as sort of a water grab?

Mr. Reid: No, I would doubt that. I think they're two fiefdoms, and fiefdoms are hard to move. But we have in fact endeavoured, quite frankly, to achieve a degree of cooperation with Fraser Port in particular, and we did sign an agreement which covered environmental issues and so on, because we must get along together as best we can. The critical issue really was whether or not we could combine our marketing, and we were prepared to do so.

I even offered at one point to combine our boards and I would step down as chair if we could achieve something like that. I don't think they want to do that because marketing, to them, is the crux of their being, as it were. They want to be able to go out and sell Fraser port, and Fraser port gets its business, really, from the port of Vancouver. There are not too many other places where they can get it, so they keep us honest, if you like, to a certain degree by that competitiveness. But we have competition within the terminals within the port of Vancouver itself, so competition is not something we are not used to. I just think they have a preserve and they'd like to keep it.

Mr. Angus: We heard the fertilizer institute last week talking about potash and indicating that it was experimenting with transshipments through the United States to New Orleans and to a port in Washington State. I can't remember the name.

Mr. Reid: Either Longview or Portland, Oregon.

Mr. Angus: No. I think it was Washington.

Mr. Reid: It would be Longview, Washington, or Portland, Oregon.

[Translation]

que l'on pourrait implanter le même genre de structure en l'occurrence? Est-ce là ce que vous cherchez? Vous attendez la rédaction du projet. Vous avez parlé du forum canado-américain sur le transport et le commerce, qui me semble un point de départ intéressant.

M. Reid: L'administration aéroportuaire, qui en est, bien sûr, au stade embryonnaire—elle fait actuellement ses premiers pas—représente certainement une solution. Très franchement, je crois qu'il serait préférable de s'y prendre en deux temps. Il faut d'abord régler le cas des ports marins. Il y a ces deux commissions, soit la Société de port du Fraser et notre propre société portuaire, sans oublier Squamish, si l'on veut passer à l'autre niveau. Il faudrait d'abord commencer par démêler tout cela afin de préparer toutes les ressources à notre disposition au bord de l'eau, si l'on veut, pour la bataille avec les ports des États-Unis. Nous pourrions alors aborder avec l'autorité portuaire notre adhésion dans le domaine du transport intermodal et toute cette question de création d'une autorité portuaire finale qui aurait la puissance, la capacité et l'autonomie voulues.

M. Richardson: Bonne chance. À mon avis, l'approche intermodale est la voie de l'avenir si nous voulons demeurer compétitifs. Je vous remercie beaucoup de votre excellent exposé.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre témoignage aujourd'hui. Permettez-moi quelques questions. Au sujet de la rationalisation, avez-vous l'appui des deux commissions de port du Fraser, ou considèrent-elles le concept comme une sorte de mainmise maritime?

M. Reid: J'en douterais. Elles me semblent être deux fiefs et ce genre de domaine est difficile à déloger. Il faut cependant vous dire bien franchement que nous avons réellement cherché à collaborer avec le port du Fraser en particulier. Nous avons signé une entente portant notamment sur les questions environnementales, car nous devons entretenir de bonnes relations du mieux que nous le pouvons. La question primordiale était vraiment de savoir si nous pouvions ou non regrouper nos ressources en marketing, ce que nous étions disposés à faire.

J'ai même offert à un moment donné de fusionner nos conseils d'administration et je serais prêt à démissionner de ma présidence si nous pouvions arriver à quelque chose de ce genre. Je ne pense pas que ce soit leur but, car le marketing est au cœur de leur existence. Ils veulent être en mesure de vendre le port du Fraser qui, en toute vérité, est à la remorque du port de Vancouver. Comme il n'y a pas beaucoup d'autres endroits où ils peuvent obtenir un marché, ils nous tiennent, pour ainsi dire, à un certain degré d'honnêteté grâce à cette compétitivité. Comme les terminaux du port de Vancouver lui-même sont des concurrents, la concurrence ne nous est pas un concept inhabituel. Ils ont une chassegardée qu'ils aimeraient conserver.

M. Angus: La semaine dernière, l'institut des engrais nous a parlé de potasse et nous a indiqué qu'il faisait l'essai de transbordements jusqu'à la Nouvelle-Orléans et jusqu'à un port de l'État de Washington dont je ne peux me rappeler le nom.

M. Reid: Soit Longview ou Portland, en Oregon.

M. Angus: Non, je crois que c'était Washington.

M. Reid: Ce serait Longview, Washington ou Portland, Oregon.

[Texte]

Mr. Angus: I think it was Longview, Washington. Anyway, one of the things that they said was that one of the reasons they were doing the Washington movement was because, in December, they could not get crews to handle the commodity here in the port of Vancouver. I went back at them to get clarification and they basically said that the men refused to work.

Mr. Richardson: It was Christmas Eve.

Mr. Angus: They were talking about all of December, though. It wasn't just Christmas Eve. Would you care to rebut that?

Mr. Reid: That's not precisely true, but I think the president of the port corporation, who has a direct relationship with the unions, should speak.

Captain Norman Stark (President, Vancouver Port Corporation): Perhaps I can try to clarify that. I know that two years ago there were some problems in getting labour because, coming into that time of the year, a lot of the ships are positioning and trying to get out to sea, and whether in Vancouver, Portland, or wherever it might be, it is always an issue coming around Christmas Eve, as in any organization.

This year my understanding was that there was very, very little disruption, if any, because of the vacation time. Of course some of those disruptions can come because the labour force is not a fixed labour force. The longshoremen are brought in and out to many of the terminals as required, and that can happen in any port. I think this year both the longshoremen and the terminal operators worked very well together to cut any shortage of labour time to a bare minimum, and I know that has been a big improvement over what it was two years ago.

Mr. Angus: You might want to have a chat with the fertilizer institute and make sure they understand that, while there may have been a problem, it's not there any more.

Mr. Reid: There were other problems. The Potash Corporation and others are part owners of Neptune Terminals, which is a multipurpose terminal on the north shore, and two or three years ago there was a need to create a new potash shed, which was built eventually, but it took a long time, for environmental and other reasons, and they weren't very happy about that.

• 1500

At the same time we were improving procedures which gave the Port of Vancouver more control over that process in dealing with surrounding municipalities, for example, and the next facility that was needed, actually at Pacific Coast Terminals, which is near Port Moody, was done in a matter of months.

These problems linger because people's perceptions about this port linger on, particularly on the prairies, and it's very difficult to be able to show instantly that we have made enormous progress to people who historically view us as sort of being a port to which they were captive, as it were. They did have alternatives. They had Prince Rupert. They had, obviously, ports in the United States. They have been testing them, and we have to be that much more competitive. Bear in mind that of all the terminals we in fact, as the Vancouver Port Corporation, are to a large extent a landlord, and the only way we can really encourage better marketing is to do some ourselves from time to time. But the terminals themselves, in the final answer, are

[Traduction]

M. Angus: Je crois que c'était Longview, Washington. Quoi qu'il en soit, ils nous ont notamment signalé que le transport à Washington s'expliquait notamment par le fait qu'ils n'avaient pu obtenir d'équipes au mois de décembre pour s'occuper de la marchandise ici, dans le port de Vancouver. Je suis retourné les voir et c'est à ce moment qu'ils m'ont expliqué essentiellement que les hommes avaient refusé de travailler.

M. Richardson: C'était la veille de Noël.

M. Angus: Ils m'ont bien dit que c'était tout le mois de décembre et non pas seulement la veille de Noël. Vous désirez réfuter cette affirmation?

M. Reid: Ce n'est pas tout à fait vrai, mais je pense que le président de la société du port, qui a des relations directes avec les syndicats, devrait intervenir.

Le capitaine Norman Stark (président, Société du port de Vancouver): Je peux sans doute essayer d'expliquer cela. Il y a environ deux ans, des problèmes de main-d'oeuvre étaient survenus, car beaucoup de navires essaient de sortir en mer à cette époque de l'année. Que ce soit à Vancouver, Portland ou ailleurs, cela pose toujours un problème la veille de Noël, comme dans tout autre organisme.

Je crois comprendre qu'il n'y a eu cette année que très peu d'interruptions de service à cause des vacances. Bien entendu, ces interruptions sont peut-être attribuables en partie au fait que les travailleurs ne constituent pas une population active fixe. On envoie les débardeurs aux terminaux de n'importe quel port où l'on a besoin de leurs services. Cette année, les débardeurs et les exploitants de terminaux ont très bien collaboré et réussi à réduire à sa plus simple expression toute pénurie de main-d'oeuvre. C'est une grosse amélioration par rapport à la situation d'il y a deux ans.

M. Angus: Vous voudrez peut-être en parler avec l'institut des engrais pour faire en sorte qu'il comprend la situation. Il y a peut-être eu un problème dans le passé, mais il n'existe plus.

M. Reid: Il y avait d'autres problèmes. La Potash Corporation et d'autres sont partiellement propriétaires de Neptune Terminals, un terminal polyvalent sur la côte nord. Il y a deux ou trois ans, il fallait bâtir un nouvel entrepôt à potasse, qui l'a été à la longue, mais cela a pris bien du temps pour toutes sortes de raisons, notamment environnementales. Cela ne leur a pas plu.

Du même coup, nous avons amélioré les procédures et donné au port de Vancouver un plus grand contrôle du processus dans ses rapports avec les municipalités environnantes, par exemple. L'installation dont on a eu besoin par la suite, en fait à Pacific Coast Terminals près de Port Moody, a pu voir le jour en quelques mois.

Ces problèmes subsistent à cause de la perception de ce port, qui persiste chez les gens, particulièrement dans les prairies. C'est pourquoi il est très difficile de montrer en un instant à des gens qui nous ont toujours considéré comme un port dont ils étaient captifs que nous avons accompli des progrès énormes. Ils avaient d'autres choix, notamment Prince Rupert et, de toute évidence, d'autres ports aux États-Unis. Vu qu'ils les ont mis à l'essai, nous devons être d'autant plus concurrentiels. Il ne faut pas oublier que la Société du port de Vancouver est en grande partie propriétaire-bailleur de tous les terminaux et que notre seul moyen de stimuler vraiment un meilleur marketing est de mettre la main à la pâte de temps à

[Text]

the ones that are dealing with the unions, they're the ones that are dealing with the markets, and they're dealing with the producers.

We're pretty aggressive as marketers. For example, we have been very preoccupied with the fact that China is a country of enormous importance to the western part of Canada and therefore to this port—to all of Canada but particularly to this port because we're the port of entry. If we wait for the container terminals and others to go in depth into marketing in China, we'll wait quite a long time. We have ourselves determined that we are going to put somebody in China, actually in Beijing to start off with, and then Shanghai, a man called Gordon Chu, who is one of our own people, because we cannot keep abreast of what's going on in that country fast enough to take advantage of it.

As a port we have a responsibility to be an intermediary and sort of an instigator of better ways of doing things. Then it's up to the terminals to take up the product, so to speak, and move it.

Mr. Angus: Again on the question of the diversion of traffic through the States, at the beginning of your brief you support the concern of the railways in terms of taxation and the uncompetitive nature between them and the United States. I put that issue to the fertilizer institute in the context of roughly \$7,000 or \$8,000 per train, which was the additional cost, and they came back and said basically that was a minor irritant when they were finding that they were able to deliver the product at considerably less price into and through the States by direct rail, and that the taxation amounted to \$1 per tonne difference when they're talking about \$10, or \$15, or \$20 a tonne.

Are there other elements from the perspective of the Port of Vancouver as it relates to rail that we should be looking at in terms of their ability to compete against American rail?

Mr. Reid: I'm surprised that there is apparently so little disparity on the cost, because there was a container competitiveness study two or three years ago which indicated that there was something like a 35% disparity between the taxation on the two railway systems, which would otherwise be comparable. I don't know that there are any other things. Are there any other things that we want to deal with vis-à-vis the railways?

On the competitive side it's a port to port thing. It's much more serious on this coast in view of the subsidization of the American ports by their local taxation base.

Mr. Angus: When you were going through the port itself and indicating some of the facilities, you mentioned the expansion at Roberts Bank. I read somewhere that someone is looking at the development of a direct hit grain terminal or grain loading facility. Is that true? If so, where is that at in the process?

Mr. Reid: The grain terminal proposed for Roberts Bank, the same area, is not at the stage of advancement that the container terminal is in terms of our planning process anyway, and secondly, the container terminal has priority. Nonetheless, if the container terminal is settled and all the arrangements made in terms of shipping out of that port area, then it is possible to consider a direct hit grain terminal there. We have not had the proof given us yet that it's viable. That must be provided first before we can do anything.

[Translation]

autre. En définitive, les terminaux eux-mêmes sont les seuls qui traitent avec les syndicats, les marchés et les producteurs.

Nous sommes assez dynamiques sur le plan du marketing. Par exemple, nous nous sommes beaucoup préoccupés de l'importance énorme de la Chine pour l'ouest du Canada et, par conséquent, pour le port de Vancouver—pour tout le Canada, mais plus spécialement pour ce port parce que nous sommes le port d'entrée. Si nous attendons que les terminaux à conteneurs et d'autres lancent une campagne poussée de marketing en Chine, nous allons attendre longtemps. Nous avons nous-mêmes décidé que nous allions envoyer en Chine, en fait à Beijing pour commencer puis à Shanghai, l'un de nos émissaires, un certain Gordon Chu, car les événements là-bas se déroulent trop rapidement pour que nous puissions en tirer profit.

En tant que port, nous avons une responsabilité à titre d'intermédiaire et aussi en tant qu'instigateur de meilleurs procédés. Les terminaux doivent ensuite décider s'ils veulent acheminer le produit.

M. Angus: Revenons-en au détournement du trafic par les États-Unis. Au début de votre exposé, vous appuyez les allégations des chemins de fer au sujet des taxes et de l'absence de concurrence entre eux et les États-Unis. Lorsque j'ai abordé avec l'institut des engrais la question des frais supplémentaires de quelque 7 000\$ ou 8 000\$ par train, le représentant m'a répondu que cela constituait pour l'institut un irritant mineur puisqu'il était en mesure de livrer le produit aux États-Unis, directement par chemin de fer, et à un prix beaucoup moins élevé, et que la taxe correspondait à une différence de 1\$ par tonne alors qu'il parlait en réalité d'environ 10\$, 15\$ ou 20\$ la tonne.

Y a-t-il d'autres éléments du point de vue du port de Vancouver que nous devrions examiner pour voir s'il est en mesure de faire concurrence aux chemins de fer américains?

M. Reid: Je suis étonné que l'écart ne semble pas plus grand. Il y a deux ou trois ans, une étude sur la compétitivité des conteneurs a révélé un écart d'à peu près 35 p. 100 entre les taxes des deux systèmes de chemin de fer qui, sans cela, seraient comparables. J'ignore s'il y a d'autres points que nous voulons aborder en ce qui concerne les chemins de fer.

La concurrence est une question qui relève plutôt de chaque port. Elle est beaucoup plus sérieuse sur la côte ouest, étant donné que les ports américains sont subventionnés par leur assiette fiscale locale.

M. Angus: Lorsque vous avez parlé du port et de ses installations, vous avez mentionné l'expansion à Roberts Bank. J'ai lu quelque part qu'on étudiait la possibilité de construire un silo portuaire direct ou une installation de chargement de céréales. Est-ce vrai? Si c'est le cas, où en sont les choses?

M. Reid: Le processus de planification du silo portuaire proposé pour Roberts Bank, dans la même région, n'est pas au même stade que celui du terminal à conteneurs. Deuxièmement, le terminal à conteneurs est prioritaire. Néanmoins, si on règle la question du terminal à conteneurs et si on prend toutes les dispositions pour faire des expéditions à partir de ce secteur portuaire, on pourra alors envisager un silo portuaire direct. On ne nous a pas encore prouvé sa viabilité et nous aurons les mains liées tant que cela ne sera pas fait.

[Texte]

• 1505

Mr. Angus: What's the time line on that? When do you expect to have the container port up and running? Does anybody have a projection of when they would like to have the direct hit grain facility in place?

Mr. Reid: They seem to be comparable in timing. Regarding the container terminal, if we can dig a hole in August or September of this year, then we should be ready in late 1995 or early 1996. The only thing I have seen on the grain facility, which in fact was a quote in the newspapers, was that if they could start this fall they would be ready in 1995. All I'm telling you is that, as far as we're concerned, that process has not even started with us, whereas the container terminal is well under way in terms of planning.

Mr. Keyes: Mr. Angus spoke of the traffic diverted from the port of Vancouver down south of the 49th. Have you estimated the volumes of cargo diverted from the port of Vancouver or other B.C. ports since 1987?

Mr. Reid: In container traffic there is 40% of Canadian-bound containers going through the ports of Seattle-Tacoma, probably Oakland and Long Beach, but principally Seattle-Tacoma. Captain Stark was telling me just before we came in that this gap probably is about \$150 million worth of economic activity as far as Canada is concerned.

It seems clear that the port of Vancouver, for whatever reason, wasn't ready early enough to take on the container traffic that would be coming through the Pacific. We're doing a catch-up now. We're trying to get caught up with what we could reasonably assume to be our share of the market.

Mr. Keyes: Mr. Reid, is that because your port wasn't prepared to accept this extra container traffic?

Mr. Reid: No. There are two container terminals in Burrard Inlet, and they have been developing over the last several years, certainly before my time. Captain Stark could talk to that more precisely. The development of those container terminals is involved with two things. One is Canadian-destined traffic coming through the port of Vancouver, and the other is endeavouring to get some of the container traffic destined for Canadian destinations that has historically been going through the ports of Seattle-Tacoma.

Mr. Keyes: Did the Port of Vancouver foresee, back in 1987, the projected growth of container movement and that market, and catch themselves short without having the facilities to deal with this new business, as it were?

Capt Stark: I think it's a number of things. I'm going back beyond—

Mr. Keyes: In a minute I'll get to the reasons why I suspect that happened, but I just want to hear that from you first.

Capt Stark: If you can go back beyond 1987...1988 actually was when we had a container clause here in Vancouver which restricted the stuffing and de-stuffing of boxes. A lot of the local traffic that was coming into Vancouver was actually shipped up from Seattle or Tacoma, because if the container arrived in Vancouver and it was going within a certain radius, if it wasn't going to the owner of the goods, if it was going to a third-party warehouse, all the de-stuffing was done on the dock.

[Traduction]

M. Angus: Quelle est l'échéance à ce sujet? Quand prévoyez-vous que le terminal à conteneurs sera en service? A-t-on projeté une date de construction du silo portuaire direct?

M. Reid: L'échéancier semble le même dans les deux cas. En effet, si la construction du terminal à conteneurs commence en août ou septembre de cette année, nous devrions être prêts à la fin de 1995 ou au début de 1996. En ce qui concerne le silo portuaire, la seule chose que j'ai vue vient d'un journal où l'on affirmait que l'installation pouvait être prête en 1995 si les travaux commençaient cet automne. Autant que je sache, nous n'avons même pas commencé ce processus, mais la planification du terminal à conteneurs est fort avancée.

M. Keyes: M. Angus a parlé du trafic qui était détourné du port de Vancouver outre Quarante-neuvième. Avez-vous estimé le volume de marchandises détournées du port de Vancouver ou d'autres ports de la Colombie-Britannique depuis 1987?

M. Reid: On sait que 40 p. 100 des conteneurs à destination du Canada sont acheminés par les ports de Seattle-Tacoma, probablement par Oakland et Long Beach aussi, mais surtout par Seattle-Tacoma. Le capitaine Stark me confiait avant le début de la séance que ce manque à gagner représentait probablement 150 millions de dollars d'activité économique au Canada.

Il semble clair que le port de Vancouver, quelle qu'en soit la raison, n'ait pas été prêt assez tôt à absorber le trafic de conteneurs en provenance du Pacifique. Nous faisons du rattrapage en ce moment et nous essayons de récupérer ce qu'on pourrait raisonnablement croire comme étant notre part du marché.

M. Keyes: Monsieur Reid, est-ce parce que votre port n'était pas prêt à accepter ce trafic supplémentaire de conteneurs?

M. Reid: Non. Il y a deux terminaux à conteneurs à Burrard Inlet, qui ont pris de l'expansion depuis quelques années, certainement avant mon entrée en fonction. Le capitaine Stark pourrait donner plus de précisions à ce sujet. Le développement de ces terminaux à conteneurs repose sur deux aspects. Il y a d'abord le trafic à destination du Canada qui passe par le port de Vancouver. Il y a ensuite la récupération d'une partie du trafic des conteneurs destiné à des régions du Canada, qui est acheminé depuis longtemps par les ports de Seattle-Tacoma.

M. Keyes: En 1987, le port de Vancouver avait-il prévu la croissance du trafic des conteneurs et de ce marché et s'est-il retrouvé sans les installations nécessaires pour absorber cette nouvelle activité?

Capt Stark: C'est une combinaison de choses. Je me reporte. . .

M. Keyes: J'aborderai dans une minute les raisons pour lesquelles je soupçonne que cela s'est produit, mais je veux d'abord entendre votre version des faits.

Capt Stark: Si l'on se reporte après 1987, plus précisément en 1988, il y avait dans le port de Vancouver une clause restrictive sur le remplissage/ vidage des boîtes. Une bonne partie du trafic local entrant à Vancouver nous arrivait en réalité de Seattle ou de Tacoma parce que si le conteneur arrivait à Vancouver devait être expédié à l'intérieur d'un rayon donné et qu'il n'allait pas au propriétaire des marchandises mais plutôt à un entrepôt, tout le vidage se faisait sur le quai.

[Text]

That turned off a lot of local traffic coming through. I believe that most of that has come back now because of the removal of the container clause. In 1988 or 1987 we were getting probably 400 trucks a day between the two terminals. Today we—

Mr. Keyes: You did have the facilities and the equipment and everything to handle as much of the traffic as you wanted to handle.

Capt Stark: We certainly had the room to handle the traffic, but the container clause was a component. Probably because of the productivity we had and the types of tariffs we had, it was a combination of a number of things that were all together, and today those things have changed.

Mr. Keyes: What I'm trying to get to is the fact that, as you know, we're dealing with this monster called the Canada Ports system. You've had it in your brief. It has to do with the Canada Ports corporations or harbour commissioners, and ports and harbours directorates.

• 1510

It seems to be a bureaucratic nightmare. When I see in my home town of Hamilton, the Hamilton Harbour Commission, you would probably love to have only the rules that a Hamilton harbour commission would have to deal with, compared to the rules that the Vancouver Port Corporation must go through in order to do anything that it sees would be right for the port of Vancouver.

Mr. Reid: I was just told by Captain Stark that Hamilton is similar to Fraser port, and therefore you are in fact reinforcing the view we have.

I'm relatively new in this business. I've been chairman for two years. I have the impression, to be perfectly frank with you, that the whole system tended to make it difficult for people on the firing line to make decisions in a timely fashion. I mean that with all sincerity.

Mr. Keyes: I couldn't agree with you more. I've only been in this business for four and a half years, and already I see a lot of this stuff. I don't know how the hell it all came together. God knows that the Hamilton Harbour Commission... I don't know if Mr. Stark is familiar with some of the team who were there, port director, Earl Perkins, or the former commissioner, Johnny Agro. They often complained of the lack of investment flexibility in order to buy and operate and develop lands within the harbour commission authority, and that kind of thing. Certainly all of it together, the jurisdictional stuff, the investment inflexibility, had a negative impact on any kind of economic viability...

Mr. Angus: [Inaudible—Editor]

Mr. Keyes: I find all that nonsense, Iain.

It was pointed out that the solution would require radical surgery, of course, and I think it was stated by one of the commissioners that the elimination of the Canada Ports Corporation and the delegation of more autonomy to local port corporations might ensue. Do you agree with that theory?

Mr. Reid: I am a director of the Canada Ports Corporation, and I don't know how far up the creek I can go without a paddle.

[Translation]

Cette disposition a fait fuir une bonne partie du trafic local. Selon moi, la majeure partie de ce trafic est maintenant revenue parce que la restriction à l'égard des conteneurs n'existe plus. En 1988 ou 1987, les deux terminaux accueillaient probablement 400 camions par jour. Aujourd'hui...

M. Keyes: Vous aviez les installations et l'équipement nécessaires pour absorber autant de conteneurs que vous le vouliez.

Capt Stark: Nous avions assurément la place pour recevoir le trafic mais la clause sur les conteneurs nous nuisait. C'était probablement pour des raisons de productivité et de tarif, notamment, mais tout cela a changé aujourd'hui.

M. Keyes: Ce que j'essaie de dire, c'est que nous avons affaire, comme vous le savez, à un monstre appelé la Société canadienne des ports. Vous en avez parlé dans votre mémoire. Elle comprend des société portuaires canadiennes, des commissaires de havre, et des directions des ports et des havres.

Cela me semble être un cauchemar bureaucratique. Prenons la Commission du havre de Hamilton, là où je demeure. Vous seriez probablement ravi d'obéir uniquement aux règles de notre commission plutôt qu'à celles que doit respecter la Société du port de Vancouver chaque fois qu'elle veut améliorer le port de Vancouver.

M. Reid: Le capitaine Stark vient de me dire que Hamilton est semblable au port du Fraser, vous renforcez donc ainsi la perception que nous en avons.

Je suis assez nouveau dans ce domaine puisque je siége à la présidence depuis deux ans. Pour être bien franc avec vous, j'ai l'impression que tout le système a eu tendance à compliquer la vie des gens de première ligne qui devaient prendre des décisions rapides. Je le dis en toute sincérité.

M. Keyes: Je ne saurais dire mieux. Je ne travaille dans ce secteur que depuis quatre ans et demi, mais j'ai déjà vu une foule de choses de ce genre. Je ne sais trop comment diable tout cela est arrivé. Je sais que la Commission du havre de Hamilton... J'ignore si le capitaine Stark connaît quelques-uns des membres de l'équipe à cet endroit, par exemple le directeur du port, Earl Perkins, ou l'ancien commissaire, Johnny Agro. Ils se sont souvent plaints de ne pas pouvoir acheter, exploiter et développer les terres relevant de l'autorité de la Commission du havre à cause de la rigidité de la politique d'investissement, etc. Toutes ces raisons ajoutées à la sphère de compétence et au manque de souplesse dans les investissements ont certainement eu des répercussions négatives sur la viabilité économique...

M. Angus: [Inaudible—Éditeur]

M. Keyes: Tout cela est insensé, Iain.

On nous a souligné que la solution nécessiterait, bien entendu, une opération radicale. Sauf erreur, un des commissaires a déclaré que l'abolition de la Société canadienne des ports et la délégation d'une plus grande autonomie aux sociétés portuaires locales pourraient en constituer l'aboutissement. Croyez-vous que c'est possible?

M. Reid: Je suis l'un des administrateurs de la Société canadienne des ports et j'ignore jusqu'où je peux remonter le ruisseau sans aviron.

[Texte]

Mr. Keyes: Oh, go ahead. You can claim like me: I've only been around for a little while; I didn't know what I was saying at the time.

Mr. Reid: It took two years to get the refurbishment of a cruise ship-cum-pulp terminal called Ballantyne Pier, which was falling down, through the system. I cannot single out the Canada Ports Corporation any more than I can single out the bureaucracy in the Department of Transport or what goes on in Treasury Board, but there are three layers there, and one would think it reasonable that you could get rid of two of them. It's your preference which one you're taking out. We don't care.

Mr. Keyes: You can dodge that problem.

Mr. Reid: We don't care, as long as we get less.

Mr. Keyes: And the Canada Ports Corporation might not be one of them.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Keyes: The brief that was presented to us just a little earlier talked about how the federal government "drew down"... What does that mean? Scalped? Is that the same thing? What's this "drew down"?

A voice: A draw-down.

Mr. Keyes: It is \$30 million from the coffers of the Vancouver Port Corporation. Are you the most profitable port in the Ports Canada system?

Mr. Reid: Yes, we are a profitable port. There's no question about it.

Mr. Keyes: Are you the most profitable of all of them?

Mr. Reid: Yes.

Mr. Keyes: What did you make, \$23 million? Oh, no; sorry.

Mr. Reid: The net was \$23 million.

Mr. Keyes: You netted \$23.3 million. Where did that money go? Did you send any back to Canada Ports?

Mr. Reid: Yes. We sent \$6 million or thereabouts in a dividend to the Government of Canada; about \$2 million to Canada Ports Corporation for their administration, because the local port corporations pay for the administration of the Canada Ports Corporation. We pay grants in lieu of taxes to surrounding municipalities to the tune of \$6 million. So there you have \$6 million, \$6 million, \$12 million, \$14 million, \$15 million out of that amount to start off.

The rest of it goes for projects which we have indicated in a five-year plan, which are part of the refurbishment of the port, and capital improvements, and so on. What has happened is that in addition to that dividend payment, which is mandatory, from time to time Treasury Board, or whoever, has specified an amount of money, which was based on the amount of money they saw available within the port system, and we are number 1 on their hit list.

[Traduction]

M. Keyes: Allez-y donc. Vous pouvez alléguer comme moi votre inexpérience; je ne savais pas ce que j'affirmais à l'époque.

M. Reid: Il a fallu deux ans pour faire accepter la remise à neuf d'un terminal décrépit pour navires de croisière et pour pâtes. Je ne peux pas dire si c'est plus la Société canadienne des ports que la bureaucratie du ministère des Transports ou le Conseil du Trésor lui-même, mais il y a trois niveaux ici et l'on pourrait penser qu'il serait raisonnable d'en enlever deux. Le choix est vôtre. Cela nous importe peu.

M. Keyes: Vous pouvez éviter ce problème.

M. Reid: Cela nous importe peu en autant que nous en ayons moins.

M. Keyes: Et la Société canadienne des ports pourrait ne pas être du nombre.

Des voix: Oh, oh.

M. Keyes: Dans le mémoire qui nous a été présenté tout juste auparavant, on a parlé de la façon dont le gouvernement fédéral avait «prélevé». ... Qu'est-ce que cela signifie? Scalpé? Que veut dire «prélevé»?

Une voix: C'est une ponction.

M. Keyes: C'est 30 millions de dollars des coffres de la Société du port de Vancouver. Êtes-vous le port le plus rentable de la Société canadienne des ports?

M. Reid: Oui, nous sommes certainement rentables.

M. Keyes: Êtes-vous le plus rentable de tous?

M. Reid: Oui.

M. Keyes: Combien avez-vous fait, 23 millions de dollars? Oh, non; excusez-moi.

M. Reid: Le bénéfice net s'est élevé à 23 millions de dollars.

M. Keyes: Vous avez fait un bénéfice net de 23,3 millions de dollars. Où est allé cet argent? En avez-vous envoyé à la Société canadienne des ports?

M. Reid: Oui, nous avons envoyé au gouvernement du Canada près de 6 millions de dollars sous forme d'un dividende, et près de 2 millions de dollars à la Société canadienne des ports pour son administration, étant donné que les sociétés portuaires locales défraient la Société canadienne des ports de son administration. Nous versons des subventions tenant lieu de taxes aux municipalités voisines, pour la coquette somme de 6 millions de dollars. Vous avez donc 6 millions, 6 millions, 12 millions, 14 millions, 15 millions de ce montant pour commencer.

Le reste va à des projets que nous avons décrits dans un plan quinquennal et qui font partie de la remise à neuf du port, à des immobilisations et ainsi de suite. Outre ce dividende obligatoire, le Conseil du Trésor, ou quelqu'un d'autre, a indiqué une somme qui était basée sur celle qu'il avait vue dans le système portuaire et nous avons été les premiers à être sollicités.

[Text]

[Translation]

• 1515

In total, since 1985, between dividends and draw-downs the Port of Vancouver has paid over \$150 million to the Government of Canada, which is not bad really when you consider the total assets of the Port Corporation identified, I think at the time the Canada Ports Corporation came into being, and the Vancouver Port Corporation also, were something over \$200 million.

Mr. Keyes: I guess that explains why the government decided this would be a good spot to draw down \$30 million. Is that \$30 million a one-year...?

Mr. Reid: That happened just in March of this year.

Mr. Keyes: Yes. But that's for one year?

Mr. Reid: There was a \$30-odd million draw-down two or three years ago, and one before that. But the total is about \$150 million.

Mr. Angus: How much do you have in reserves?

Capt Stark: We have \$66 million.

Mr. Keyes: You have \$66 million left in reserves?

Capt Stark: Yes, in reserves, but that money is committed. Ballantyne is a \$40 million project. We have two other projects on our forest products terminal of about \$12 million. We have a new overpass linking the highway, the Trans-Canada, what we call the Cassiar connector there, of about \$8 million. Basically, what's left is committed.

Mr. Reid: All the money is committed. In fact the \$30 million was committed until we lost it. But in the process, now when we go and contemplate Delta port, which we really have to build, we have to go out on the market, as I mentioned in the brief, for \$170 million, which we will be paying back over a period of 40 years, and we will be in debt to that extent over that period.

Mr. Keyes: How many increases in your harbour user fees have you implemented since 1987?

Capt Stark: I think last year we had a 3% increase, or for this year. I can't give you the exact details, but when I first came here in 1985 I think we had about four or five years with virtually no increase in tariffs.

Mr. Keyes: Prior to this year?

Capt Stark: Yes. In some areas we've had 3%. Last year we had a 3% increase, I believe, in our cruise ship industry in terms of tariffs. This year we had a 3% overall increase in tariffs.

Mr. Belsher: Mr. Reid, Mr. Stark, it is nice to see you again.

Where are you going to borrow the money from?

Mr. Reid: We don't know yet, but there seem to be some alternatives. We have to get permission, as well, regarding how we borrow it.

Mr. Belsher: Gentlemen, in your experience there's Seattle and there's Tacoma, two ports within 30 or 40 miles of each other, linked by way of water. There's also an airport, the Seattle-Tacoma airport. How many bodies or how many authorities are there in that hub?

Depuis 1985, outre les dividendes et les prélèvements, le port de Vancouver a versé au total plus de 150 millions de dollars au gouvernement du Canada. Ce n'est tout de même pas si mal quand on sait que l'actif total de la Société, au moment où ont été établies la Société canadienne des ports et la Société du port de Vancouver, était de plus de 200 millions de dollars, sauf erreur.

M. Keyes: Voilà qui explique à mon avis pourquoi le gouvernement a décidé qu'il pouvait en soutirer 30 millions de dollars. Est-ce 30 millions pour une année?

M. Reid: Cela vient tout juste d'arriver, en mars de cette année.

M. Keyes: Effectivement. Mais est-ce bien pour une année?

M. Reid: Il y a eu un prélèvement de quelque 30 millions de dollars il y a deux ou trois ans, et un autre avant cela. Le total s'élève à environ 150 millions de dollars.

M. Angus: Combien avez-vous en réserve?

Capt Stark: Nous avons 66 millions de dollars.

M. Keyes: Il vous reste 66 millions de dollars en réserve?

Capt Stark: En effet, mais cet argent est engagé. Ballantyne est un projet de 40 millions de dollars. Nous avons deux autres projets d'environ 12 millions de dollars pour notre terminal de produits forestiers. Nous consacrerons aussi environ huit millions de dollars à un nouveau passage supérieur pour la route transcanadienne, que nous appelons à cet endroit le raccordement Cassiar. Ce qui reste est essentiellement engagé.

M. Reid: Tout l'argent est engagé. En fait, les 30 millions étaient engagés jusqu'à ce que nous les perdions. Mais en cours de route, au moment où nous projetons de construire le port de Delta, lequel est vraiment nécessaire, nous devons aller sur le marché, comme je l'ai mentionné dans le mémoire, pour obtenir 170 millions de dollars, à rembourser sur une période de 40 ans, pendant laquelle nous serons endettés.

M. Keyes: Combien de hausses des frais d'utilisation du port avez-vous imposées depuis 1987?

Capt Stark: Je pense que l'an passé, ou cette année, nous avons eu une hausse de 3 p. 100. Je n'ai pas les renseignements exacts, mais lorsque je suis arrivé ici en 1985, je pense qu'il y avait pratiquement quatre ou cinq ans que le tarif n'avait pas augmenté.

M. Keyes: Avant cette année?

Capt Stark: Oui. Dans certains secteurs, la hausse a été de 3 p. 100. L'an passé, le tarif a augmenté de 3 p. 100, pour les navires de croisière. Cette année il y a eu une hausse globale de 3 p. 100.

M. Belsher: Monsieur Reid, monsieur Stark, ravi de vous rencontrer à nouveau.

Où allez-vous emprunter l'argent?

M. Reid: Nous ne le savons pas encore, mais il semble y avoir diverses possibilités. Nous devons également faire autoriser notre mode d'emprunt.

M. Belsher: Messieurs, vous connaissez Seattle et Tacoma, deux ports à 30 ou 40 milles l'un de l'autre, reliés par un cours d'eau. Il existe aussi un aéroport, l'aéroport de Seattle-Tacoma. Combien d'organismes ou d'administrations y a-t-il dans ce secteur?

[Texte]

Mr. Reid: There's one for Seattle-Tacoma, which includes the airport and the port of Seattle. Then there's another one for Tacoma, the port. There are two, actually.

Mr. Belsher: That includes the airport as well as the shipping.

Mr. Reid: Yes. The Seattle version has Seattle-Tacoma airport—that's an anomaly—tied to the seaport of Seattle in one authority. Then the port of Tacoma has its own authority.

Mr. Belsher: If my memory serves me correctly, I remember seeing the great amount of container cranes in the Seattle part of the port long ahead of when we had them here in Vancouver. As I recall, the container clause was one of the main sticklers there. We had hit a certain level but we couldn't go above it because the labour uncertainty here in Vancouver port was a . . . I think that has been corrected since then by way of legislation and by way of contracts with the unions, if my memory serves me correctly. Would you confirm that, Mr. Stark, or Mr. Reid?

Mr. Reid: That's right, absolutely right.

Mr. Belsher: With regard to the container facility that you want to expand out on Roberts Bank, we know the land is there. Will there need to be another rail link out to there, or is it just an addition to the existing rail link near the port itself?

Mr. Reid: The rail line proper, which is under the jurisdiction of B.C. Rail, once it leaves Roberts Bank as such, is the continuing rail line that's there now. It won't change. But there will have to be more rail trackage put in between that point on the mainland and the port.

• 1520

Capt Stark: Nothing other than what's on the causeway and on the pods will have to have some modifications.

Mr. Atkinson: In regard to Delta port, what are your projections for profitability for this new port you were talking about?

Mr. Reid: The market studies were very exhaustive. Incidentally, that facility would be capable of taking up to 500,000 TEUs, 20-foot equivalent containers, which is more or less the capacity of the inner harbour, which capacity we're coming rapidly towards achieving. That all should come together in 1996 or thereabouts.

When Delta port commences it will not commence with a great big rush, because you have to build up to a final momentum, probably towards the end of the century, of a total then between the three container terminals of something like a million TEUs. The progressions indicate, in terms of the marketing surveys, that we shouldn't have any difficulty doing that.

Mr. Atkinson: What are the projected profits for the new terminal?

Mr. Reid: They're in the order of 11% over the life of the project.

Mr. Atkinson: That's in addition to . . . You say \$23 million is the profit for the current year?

Mr. Reid: Well, it should be. Our profit is going to go down over that period because we're going to have to pay off this debt.

Mr. Atkinson: And what are your projections then?

[Traduction]

M. Reid: Il y en a un pour Seattle-Tacoma, ce qui comprend l'aéroport et le port de Seattle. Il y en a aussi un autre pour Tacoma, le port. Il y en a effectivement deux.

M. Belsher: Ce qui comprend l'aéroport aussi bien que le port.

M. Reid: En effet. À Seattle, l'aéroport de Seattle-Tacoma relève des autorités portuaires de Seattle, ce qui est une anomalie. Le port de Tacoma a sa propre administration.

M. Belsher: Si je me souviens bien, il y avait dans le port de Seattle beaucoup de grues pour conteneurs bien avant que nous en ayons ici à Vancouver. La clause concernant les conteneurs était, sauf erreur, une des principales pierres d'achoppement. Nous avons atteint un certain niveau, mais nous ne pouvions aller plus loin parce que la situation syndicale ici à Vancouver était . . . Je pense que la situation a changé à la suite de l'adoption de mesures législatives et de la signature de conventions collectives avec les syndicats, si je me souviens bien. Pourriez-vous confirmer cela, monsieur Stark ou monsieur Reid?

M. Reid: C'est exact, absolument exact.

M. Belsher: Pour ce qui est de l'installation de conteneurs que vous voulez agrandir à Roberts Bank, nous savons que les terrains sont disponibles. Faudra-t-il construire une autre voie ferrée jusque là, où s'agit-il seulement d'un prolongement du lien ferroviaire existant près du port même?

M. Reid: La voie ferrée comme telle, qui relève de B.C. Rail, une fois sortie de Roberts Bank, se prolonge jusqu'à cet endroit maintenant. Rien ne changera. Mais il faudra aménager d'autres voies ferrées entre ce point sur la terre ferme et le port.

Capt Stark: Il n'y aura rien d'autre à modifier que ce que l'on trouve sur le pont-jetée et sur les caissons.

M. Atkinson: Pour ce qui est du port de Delta, quelles sont les prévisions de rentabilité dont vous parliez?

M. Reid: Les études de marché ont été très poussées. Ainsi, cette installation sera en mesure d'absorber 500 000 UEC, soit des conteneurs équivalant à 20 pieds, ce qui est à peu près la capacité du port intérieur, laquelle allait rapidement être atteinte. Tout cela devrait être prêt vers 1996.

À ses débuts, le port de Delta ne connaîtra pas une grande affluence parce qu'il faudra en arriver, probablement vers la fin du siècle, à un total définitif d'environ un million d'UEC pour les trois terminaux de conteneurs. Les études de marché indiquent que nous ne devrions pas avoir de difficulté à atteindre cet objectif.

M. Atkinson: Quelles sont les prévisions de profits pour le nouveau terminal?

M. Reid: Ils sont de l'ordre de 11 p. 100 pendant la durée de vie de l'installation.

M. Atkinson: Cela s'ajoute à . . . Vous dites que le profit pour l'exercice en cours est de 23 millions de dollars?

M. Reid: Ce devrait être le cas. Notre profit diminuera au cours de cette période parce qu'il nous faudra rembourser cette dette.

M. Atkinson: Et quelles sont alors vos prévisions?

[Text]

Capt Stark: I can't give it to you off the top of my head, but first of all a big part of our income was coming from our investment in treasury bills, which, after draw-downs, has gone. When we had \$100 million in T-bills we were bringing in probably about \$9 million a year in investment income. Now, because of the draw-down, of course, and what we're spending on the inner harbour, that investment portfolio will be gone by the end of this year.

We are looking at corporate financing on this project as opposed to project financing. In dealing with the private sector, with the banks and trust companies, they are, of course, looking at the profitability of the corporation as opposed to the profitability of the project. So we're approaching it from that point of view on corporate financing, and all indications to date are that the corporation will be able to finance that project and the other projects that are going on.

Mr. Atkinson: Do you suggest that you have to get permission from the government under your mandate to go out on the private market and get these resources?

Capt Stark: That's right. We need permission from the Minister of Finance, and of course we have been told as we have gone through this project by Treasury Board, "Don't be coming to us, to the CRF, because there's no money available; go to the market." Of course, as you know, that may add some increase onto the cost of borrowing as well.

Mr. Reid: There probably won't be much money available for draw-downs in the future.

Mr. Atkinson: It doesn't sound like it from the projects you've described.

Mr. Reid: That's going to be academic.

Mr. Angus: Is there any need for the federal government to provide loan guarantees for this type of project, or is it just because of the very nature of it you won't have difficulty getting an interest rate that's affordable?

Capt Stark: We've been told by Treasury Board that there won't be any loan guarantees. When we dealt with the Bank of Montreal and the Royal Bank—not that we're going there for financing, but the Royal Bank is our banker—looking at our corporate plan they have indicated that we would be able to borrow up to the level that's required.

Mr. Angus: Will they require an attachment to an asset?

Capt Stark: We can't do that.

Mr. Angus: I know.

Capt Stark: And they know that.

Mr. Angus: They know that?

Capt Stark: Yes. But as I say, we're not going to the Royal Bank. We're going to go and get the best deal we can, obviously, in the private sector.

Mr. Reid: We have interest in this financing. We're not scared of that one.

The Chairman: Gentlemen, how many cruise ships does the port currently service?

[Translation]

Capt Stark: Je ne peux vous les indiquer de mémoire. Par ailleurs, une grande partie de notre revenu provenait de nos placements dans les bons du Trésor. Or ces placements sont disparus, après les prélèvements. Nos 100 millions de dollars en bons du Trésor nous rapportaient probablement environ neuf millions de dollars en revenus de placement. Maintenant, à cause du prélèvement, bien sûr, et de ce que nous dépensons pour le port intérieur, ce portefeuille de placements aura disparu d'ici la fin de l'année.

Nous envisageons un financement par l'ensemble de la société pour ce projet, et non le financement du projet seul. Le secteur privé, les banques et les sociétés de fiducie avec lesquels nous traitons examinent évidemment la rentabilité de la société et non celle du projet. C'est pourquoi nous favorisons le financement par la société et tout indique jusqu'à maintenant que la société sera en mesure de financer ce projet et les autres projets en cours.

M. Atkinson: Voulez-vous dire que vous devez obtenir l'autorisation du gouvernement dans le cadre de votre mandat pour aller sur le marché privé et obtenir ces ressources?

Capt Stark: C'est exact. Nous devons obtenir l'autorisation du ministre des Finances et le Conseil du Trésor nous a bien sûr dit, à mesure que le projet avançait, que nous ne devions pas compter sur le Trésor, parce qu'il n'y a pas d'argent, mais plutôt sur le marché. Vous savez sans doute que les emprunts pourraient ainsi coûter plus cher.

M. Reid: Il n'y aura probablement pas beaucoup d'argent pour les prélèvements dans l'avenir.

M. Atkinson: Ce ne sera sûrement pas le cas étant donné les projets que vous avez décrits.

M. Reid: Ce sera théorique.

M. Angus: Le gouvernement fédéral doit-il fournir des garanties de prêt pour ce genre de projet ou, étant donné la nature du projet, vous n'aurez aucune difficulté à obtenir un taux d'intérêt raisonnable?

Capt Stark: Le Conseil du Trésor nous a indiqué qu'il n'y aurait pas de garantie de prêt. Lorsque nous avons communiqué avec la Banque de Montréal et la Banque Royale—non pas que nous nous adressions à ces banques pour obtenir un emprunt, mais la Banque Royale est notre banquier—elles nous ont indiqué que, d'après notre plan d'entreprise, nous pourrions emprunter le montant nécessaire.

M. Angus: Exigeront-elles un privilège sur un bien?

Capt Stark: Nous ne pouvons le consentir.

M. Angus: Je le sais.

Capt Stark: Et elles le savent.

M. Angus: Elles le savent?

Capt Stark: Oui. Mais, comme je le dis, nous n'allons pas à la Banque Royale. Nous chercherons à obtenir le meilleur arrangement possible évidemment, dans le secteur privé.

M. Reid: Nous avons un intérêt dans ce financement. Nous ne craignons pas celui-ci.

Le président: Messieurs, combien de navires de croisière font actuellement escale dans le port?

[Texte]

Capt Stark: This year we'll have, in terms of calls by cruise vessels, probably about 230. I think the number of vessels is 18 this year, going up, I believe, to 21 next year in a combination of 7-day and 14-day calls.

• 1525

The Chairman: How many would you have in the port at any one time, at the projected peak?

Capt Stark: Five, and sometimes six.

The Chairman: And what about your facilities for handling those?

Mr. Reid: We have a main cruise ship terminal. We're sitting in the middle of it. When it was first designed it was supposed to be for four cruise ships, but these things are so large now that it just takes two, normally. The Ballantyne Pier renewal that we were just talking about will allow us to have another cruise ship terminal as a backup.

We are in the process of developing the last piece of major urban landscape in the city that is on the waterfront, I mean on the Vancouver side, and that's right alongside here. We call it the central waterfront. We've been dealing with the City of Vancouver on a mutual development process, which is satisfactory to them and to us, and integral in that development is a requirement for two new cruise ship terminals. When we have those we will have adequate capability for whatever happens in the cruise ship business.

The Chairman: For whatever happens?

Mr. Reid: Yes, because there is an ultimate constraint on the cruise ship business to Alaska, and that's not here. It's in the inland passage going up the waterway.

Capt Stark: Some of the Alaska ports today, like Skagway, with 800 people, may end up on a Monday or Tuesday with three cruise ships with 3,000 people, so there are some constraints up there as well.

Mr. Reid: We should go over 500,000 passengers in the cruise ship business this year, which will be a remarkable achievement.

The Chairman: With respect to the Ballantyne Pier currently under construction or reconstruction, I understand that the contractor ran into some unexpected difficulties in the demolition process. Are you familiar with that?

Mr. Reid: I'm not familiar with it.

Capt Stark: When Ballantyne was built in those days, back in 1923—we did some tests ourselves at one time—I think there was a lot more rebar and concrete that was put in there than was called for in the project, so it hasn't been an easy job for them to demolish it. But it is a fixed price contract.

One other thing that he ran into, of course, was an increase in provincial taxes, which was a surprise to him as well. It added \$300,000 onto the cost of the project.

The Chairman: Does that sort of thing concern the port corporation? Is there any thought being given to taking these unexpected exposures into some financial consideration on the part of the port corporation?

[Traduction]

Capt Stark: Cette année, quelque 230 navires de croisière devraient faire escale chez nous. Je pense qu'il y aura 18 navires cette année, puis 21 l'an prochain, pour des escales de 7 et de 14 jours.

Le président: Combien pourrait-il y en avoir dans le port à un moment donné, au moment de pointe prévu?

Capt Stark: Cinq, et parfois six.

Le président: De quelles installations disposez-vous pour ces navires?

M. Reid: Nous avons un terminal principal pour les navires de croisière. C'est en plein ici. Ce terminal a au départ été conçu pour quatre navires de croisière, mais ces bateaux sont si gros qu'il ne peut habituellement en accueillir que deux. La réfection de la jetée Ballantyne, dont nous parlions il y a quelques instants, nous permettra de disposer d'un autre terminal de navires de croisière au besoin.

Nous sommes en voie de mettre en valeur la dernière grande parcelle de terrain urbain dans la ville qui se trouve sur le bord de l'eau, c'est-à-dire du côté de Vancouver, soit juste à côté d'ici. Nous l'appelons le secteur riverain central. Nous nous sommes entendus avec la ville de Vancouver pour procéder à cette mise en valeur conjointement avec elle et d'une façon satisfaisante pour les deux parties. Le projet comprend l'aménagement de deux autres terminaux de navires de croisière. Nous pourrions alors répondre à quelque demande que ce soit dans le secteur de la croisière.

Le président: À quelque demande que ce soit?

M. Reid: Oui, parce qu'il existe nécessairement une contrainte inévitable pour les navires de croisière en route pour l'Alaska, et ce n'est pas ici. C'est le passage intérieur en direction amont.

Capt Stark: Certains des ports de l'Alaska aujourd'hui, comme celui de Skagway, où travaillent 800 personnes, se retrouvent parfois un lundi ou un mardi avec trois navires de croisière comptant 3 000 passagers. Ils ont des contraintes, eux aussi.

M. Reid: Nous devrions dépasser les 500 000 passagers dans les navires de croisière cette année, ce qui sera un exploit remarquable.

Le président: Pour ce qui est de la construction ou de la réfection en cours de la jetée Ballantyne, je crois savoir que l'entrepreneur a connu des difficultés imprévues au cours de la démolition. Êtes-vous au courant?

M. Reid: Non.

Capt Stark: Lorsque la jetée Ballantyne a été construite, soit en 1923—nous avons fait certains essais nous-mêmes à un moment donné—je pense qu'on y a mis beaucoup plus de barres d'armature et de béton que ce qui était prévu, de sorte que la démolition n'a pas été facile. Mais c'est un marché à prix fixe.

L'autre difficulté, également inattendue pour l'entrepreneur, ce fut la hausse des taxes provinciales, qui ont gonflé de 300 000\$ le coût des travaux.

Le président: Une telle situation touche-t-elle la société du port? La société a-t-elle songé à tenir compte de tels imprévus dans ses prévisions budgétaires?

[Text]

Mr. Reid: We have a reserve amount of money in that overall contract, depending on eventualities not dissimilar from that. The reason I'm not familiar with it is because I haven't faced that one yet, at the board level, if it's coming at all. Is it coming?

Capt Stark: Obviously contractors like to negotiate the best deal they can get with a fixed price contract. If there is something we did not provide or something that turns up, normally there's a process for sitting down and working it out with the contractor. However, in this particular contract we probably made about a foot of documents available to all the contractors who were bidding on the job. If something turns up as a surprise that they have overlooked, that's one thing. If it turns up that it's something we haven't made proper representation on, then obviously we'd pick up that responsibility. Through the contract there are provisions, as well, for sorting out those issues.

The Chairman: Do you recall what that contract was worth?

Capt Stark: It was \$30 million.

The Chairman: What was the second bid? Do you recall?

Capt Stark: The second bid was almost \$36 million.

The Chairman: That was a fair spread.

Capt Stark: Yes. Competitive bidding.

The Chairman: I'm glad I'm in politics. Having been in the construction business I can tell you that it's not nearly as risky.

Thank you, gentlemen, for appearing before us this afternoon. That concludes the questioning. Again, we appreciated your hospitality yesterday and the tour of the harbour. It was very interesting for those of us who had a chance to take part in it.

● 1530

Mr. Reid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I'm told that our next witnesses from the British Columbia Aviation Council, for whatever reason, are unable to be with us, so this concludes the hearings in Vancouver.

The meeting is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

M. Reid: Nous avons une réserve pour ce marché global, pour des éventualités semblables. Si je ne connais pas bien cette situation, c'est que je n'ai pas encore eu à m'en occuper, au conseil d'administration, si tel doit être le cas. Qu'en est-il?

Capt Stark: Bien sûr, les entrepreneurs aiment négocier le meilleur contrat possible à prix fixe. Si nous avons oublié quelque chose ou qu'un fait nouveau survient, il est généralement prévu qu'on peut négocier et trouver une solution avec l'entrepreneur. Toutefois, dans ce cas en particulier, nous avons remis à tous les entrepreneurs soumissionnaires une montagne de documents. Si l'entrepreneur découvre une chose qu'il n'avait pas vue, tant pis pour lui. S'il s'agit d'une chose que nous n'avions pas suffisamment signalée, nous en assumerons évidemment la responsabilité. Le marché comporte aussi des dispositions prévoyant le règlement de ce genre de problèmes.

Le président: Vous souvenez-vous de la valeur du marché?

Capt Stark: Il était de 30 millions de dollars.

Le président: Vous souvenez-vous de la deuxième soumission?

Capt Stark: La deuxième soumission s'élevait à près de 36 millions de dollars.

Le président: L'écart était considérable.

Capt Stark: C'est ça, le recours à la concurrence.

Le président: Je suis content d'être en politique. Comme j'ai déjà été dans le domaine de la construction, je puis vous dire que ce n'est pas aussi risqué.

Merci, messieurs, de vous être présentés devant nous cet après-midi. L'interrogatoire est terminé. Merci encore une fois de votre accueil hier et de la visite du port. Ce fut très intéressant pour ceux d'entre nous qui ont eu la chance d'en profiter.

M. Reid: Merci, monsieur le président.

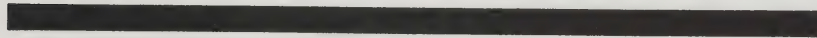
Le président: On m'apprend que nos prochains témoins, du British Columbia Aviation Council, ne sont pas ici, pour une raison ou pour une autre. Les audiences sont par conséquent terminées à Vancouver.

La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-2"



A SUBMISSION TO THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT REVIEW COMMISSION



Submitted by

Western Canadian Shipper's Coalition

Concerning



A COMPREHENSIVE REVIEW OF
THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT

TABLE OF CONTENTS

SUMMARY AND POLICY PERSPECTIVE

- 1.0 INTRODUCTION
- 2.0 RESOURCE EXPORT CONTRIBUTION TO CANADA
- 3.0 CANADIAN RESOURCE EXPORTS IN WORLD MARKETS 1945 TO PRESENT
- 4.0 TRANSPORTATION COMPETITION
- 5.0 NTA, 1987
- 6.0 COMPETITIVE LINE RATES - SHIPPER EXPERIENCE
- 7.0 IMPROVEMENTS TO THE NTA, 1987

7.1 COMPETITIVE LINE RATES

- Relationship Between CLRs and Interswitching
- Interchange with Carrier of Choice
- Entitlement To More Than One CLR
- Direction of Movement
- Calculation of Rate Level
- Time Limit

7.2 INTERSWITCHING

- Maintenance of Maximum Interswitching Charges
- Definition of "Interchange"
- Abandonment of Interchange

7.3 CLRs AND INTERSWITCHING TO OR FROM CONNECTIONS WITH PROVINCIAL RAILWAYS

- Definition of Origin or Destination for CLR Purposes
- Interchange with Provincial Railways
- Access by Provincial Railway Companies

7.4 FINAL OFFER ARBITRATION

Entitlement to Local Rates
Indemnity to Arbitrator

8.0 MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987**9.0 POLICY CONSIDERATIONS FOR THE FUTURE****APPENDIX A****APPENDIX B****APPENDIX C**

SUMMARY AND POLICY PERSPECTIVE

The Western Canadian Shippers' Coalition (the Coalition) is an informal body of shippers and associations representative of shippers in Western Canada, who have similar interests in transportation policy.

The Coalition members include major Western Canadian shippers in the mining products, fertilizers, forest products, potash, sulphur, coal, and petro-chemical industries. The WCSC members employ over 110,000 people, produce approximately 67 million tonnes of product per year and spend over \$ 4 billion per year on transportation. The members of the Coalition are:

- Alberta Forest Products Association
- Canpotex Limited
- Cominco Fertilizers
- Council of Forest Industries of British Columbia
- Esso Chemical Canada
- Luscar Ltd.
- Manalta Coal Ltd.
- Novacor Chemicals
- Potash Corporation of Saskatchewan (P.C.S. Sales)
- Sherritt Gordon Limited
- Sultran Ltd.
- Westar Mining Ltd.
- Western Council – Canadian Industrial Transportation League

Resource Export Contribution to Canada

Canada is the seventh largest trading nation in the world even though our population ranks only about 31st. Only one industrialized nation exports a larger percentage of its GDP than Canada, and that is West Germany. Approximately 30% of Canada's GDP depends on exports and one in 3 jobs is directly related to exports and that number is higher in Western Canada.

Canadian exports have always been dominated by resources. In 1945, our exports were almost entirely resources and in 1990, 48% of Canadian exports were still resources or resource based manufacturers. The Western Canadian Shippers Coalition export over 75% by value of their products, 50% to offshore destinations. Clearly Canada and the west in particular owes its prosperity to exports resource based manufacturers.

Canadian Resource Exports in World Markets

Canadian resource industries are operating in a highly demanding and competitive environment. Some sectors face literally 100's of competitors in their market place and the playing field certainly is not level. Many of the Coalition's competitors have an advantageous position relative to Canadian suppliers with lower labour costs, proximity to markets, government subsidies and the like. In response to this environment every resource industry has cut production costs and increased efficiency, sometimes dramatically and this process continues as they struggle for long term survival. They have diversified into new markets around the globe and generally have been very successful in maintaining tonnages or volumes. The last few years however have been very difficult due to the recession and depressed prices. A prime example is coal which is moving at near record tonnages yet some producers are in dire financial straits and none of them is earning a satisfactory level of return. Another example is the B.C. forest industry which broke even in 1990 and experienced record losses of \$900 million in 1991.

Transportation

A large portion of the delivered value of Coalition member's products consist of transportation charges. Transportation charges are thus one of the most significant factors affecting our ability to reach markets. For example logistics costs of some bulk products F.O.B. (Free On Board Ship) expressed as a percentage of the current price of the product at Canadian ports are approximately as follows: sulphur 50-70%; coal 40-50% and, potash 33%. Because transportation is such a significant component of our costs the Coalition believes that transportation services and rates should be determined by competitive forces.

Canada at the Crossroads: The Role of Competition

The review of the NTA, 1987 must be viewed from a broader perspective. Professor Porter's Canada at the Crossroads provides this context. Professor Porter says:

"Historically Canadian policies that have most hampered competitiveness in the Canadian economy include insulation of firms from external and internal competition"

He acknowledges the impact of recent changes in transportation regulation which promote competition and lower costs for a wide range of Canadian industries. He also says that much remains to be done overall to strengthen competition and improve incentives for innovation, investment and upgrading.

We agree that the NTA, 1987 was a step in the right direction. In general it has promoted increased competition in the Canadian transportation industry however, more needs to be done. Porter stresses the key role of domestic rivalry in fostering innovation and the development of a competitive advantage he says:

"Domestic rivalry provides an essential motivation for firms to make investments and take risks necessary for international competitive success."

For the majority of the transportation requirements of the Coalition members, rail transport is the only economically feasible way of accessing United States markets and Canadian ports for offshore export markets. The majority of members' production is local to one railway and without the competitive access provisions of the NTA they would be economically captive to one railway. Over 90% of the volume of B. C. northern and central lumber producers served by federal or provincial railways are not within federal interswitching limits. Many of the others members of the Coalition by virtue of their location and types of products are served by only one railway and ship 100% of their product by rail. Contrast this with our experience as consumers where typically 5 or 6 automobile companies are available from which to choose a car. The competitive access provisions of the NTA, 1987 are an essential component in promoting rivalry.

Where the Canadian carriers are competing, they are becoming more responsive to shippers needs. However, they are not in our view proactive. They have responded primarily to competition from American carriers who have been more willing to explore new ideas and service concepts. For example it was the American carriers just south of the US border who first participated in lumber reloads. It has been the American carriers who have offered better rates for traffic destined to the US which resulted in the only operative CLR. On the other hand when Canadian carriers were approached to participate in CLR's for traffic destined for Canadian points they have declined to participate.

To our knowledge Canadian carriers have not actively solicited traffic local to a competing Canadian carrier using CLR's and there is evidence to suggest that they have discouraged the use of CLR's. For many Coalition members, trucking to an alternate rail carrier to create competition is simply not an option. Consequently, outside of interswitching limits, the use of the competitive access provisions of the NTA, 1987 by Canadian shippers is for practical purposes very limited.

Given that competition between Canadian carriers has been tepid at best and US rail carriers are the leaders in competing for Canadian traffic, eliminating the option of accessing US carriers through CLR's will be very damaging to the competitive position of Canadian exporters. In addition it will be contrary to the longterm interests of Canada. Mr Porter says:

"Competition with foreign companies is also a powerful stimulus for a country's firms to improve their competitiveness, but it is rarely an equivalent substitute for domestic rivalry."

Given the resistance by the Canadian carriers to compete with one another utilizing the competitive access provisions, competition from foreign carriers is all the more important. We, therefore are concerned with proposals by CP Rail to limit competition by changing the NTA, 1987. Mr. Stinson said in the *Globe and Mail* May 7 1992, *"The act promotes competition, but not balanced competition. US rail carriers can use regulatory provisions in our act to gain access to Canadian traffic in ways not open to Canadian carriers in the US. "*

A central feature of the NTA policy is that transportation services are intended to serve the needs of the shipper and the travelling public. If one views the carriers as a service to shippers and poses the question from the perspective of the Canadian shipper who is competing with Americans in the US market the answer is very different. Shippers in Canada have far fewer competitive transportation options than the shippers in the US where natural transportation competition is more prevalent than in Canada. The issue therefore is not one of whether US railways have better access to Canadian traffic. The issue is do Canadian shippers have access to competitive transportation options that are similar to their US counterparts. Competitive Line Rates help balance the competitive position of US and Canadian shippers serving the US markets.

In the case of railways in Canada we believe that competition with American carriers has been one of the leading factors in improving the competitiveness of Canadian railways. Both domestic competition and the ability to access US carriers should be enhanced. To be consistent with the government's prosperity initiative and the need to improve Canada's international competitiveness we believe that the NTA, 1987 should be strengthened to enhance the opportunity for competition.

Improvements to the NTA, 1987

The cornerstones of the NTA, 1987 are:

- (i) elimination of joint rate setting;
- (ii) elimination of mandatory rate publication;
- (iii) confidential contracts; and
- (iv) competitive access and shipper relief measures.

It is important to recognize that the effectiveness of the legislation arises from the integrated impact of the four cornerstones. Elimination of any of the four cornerstones would bring down the entire structure and return Coalition shippers to a state of affairs which would be much worse than that which existed prior to

1987. Enhanced intramodal competitiveness of the Canadian rail transportation industry must be maintained and more desirably, further enhanced. The following recommendations are directed to this end:

Competitive Line Rates ("CLRs")

1. Confirm shippers are entitled to CLRs irrespective of access to interswitching.
2. Reference to the nearest interchange for CLR purposes should be to the nearest interchange with the connecting carrier chosen by the shipper.
3. CLRs should be available at both ends of a continuous route.
4. The NTA, 1987 should not require that the interchange be in the reasonable direction of the movement of the traffic. The consideration should be whether the routing is competitive.
5. The methodology for calculating CLRs should be amended (i) to eliminate the methodology under which the level of the CLR will be based on published rates offered by the CLR carrier for similar traffic (i.e. the CLR carrier should not have input into the establishment of the CLR rate); and (ii) to clarify that where the CLR rate level is based upon the average rate of the CLR carrier, it should be based on the average rate net of all rebates and allowances.
6. A CLR should be obtainable for a period of longer than one year.

Interswitching

7. Maximum interswitching charges prescribed by the Agency should continue.
8. The definition of interchange, for interswitching purposes, should be extended to include the place where the service of two railway companies connect, irrespective of the ownership of the track, but conditional on contractual running rights and/or consent of private track owners.
9. A railway company should not be able to abandon trackage which provides access to an interchange without application to the Agency.

CLRs and Interswitching to or from Connections with Provincial Railways

10. The interchange between a provincial railway and a federal railway should be included as an origin or destination for CLR and interswitching purposes so that shippers served by a provincial railway at origin or destination are not denied the benefit of CLRs and interswitching for competitive access.
11. Running rights ordered by the Agency should be available to provincial railway companies as well as federal railway companies.

Final Offer Arbitration

12. The NTA, 1987 should expressly provide that when requested by a shipper, a railway company must provide its final rate offer within a reasonable time, such as 30 days failing which the shipper's final offer is automatically selected.

Railway Viability

The terms of reference for the review of the NTA, 1987 pose the question: has improved competitive access damaged the financial viability of the railways? The question implies that if the viability of the railways has been damaged then the solution is to reduce competition by, for example, eliminating CLR's. Railway viability also depends on the ability to manage and reduce costs. It also depends on the viability and profitability of major shippers who must be in a position to maintain and increase their use of rail service. We believe that any solution which involves reducing competition will only damage the competitive position of Canadian industries and simply is not an option.

We agree with Michael Porter that:

"The underpinning of competitiveness, and thus of a country's standard of living, is productivity." and that "Today more than ever before, the future viability of many Canadian industries and firms depends on their success in upgrading productivity."

Publicly available information clearly identifies productivity improvement as a problem for Canadian railways. They have improved their productivity during the 80's but not at the same pace as American carriers. A number of factors contribute to this widening gap and the slow pace of Canadian rail network rationalization appears to be a significant contributing factor. In spite of the pressing need for productivity improvement Canadian railways have not applied for the maximum 4% per year that they are allowed to abandon.

Rail Network Rationalization

The policy implications are clear however. Canadian carriers do not appear to be improving their productivity at the same rate as American carriers and there appears to be internal as well as external restrictions on their ability to become more productive. There is no doubt that railway rationalization is a difficult technical and political issue. The solutions are not clear. However, it is the policy area which needs urgent attention and creative solutions.

A more expansive approach to issues of running rights and short line railways will be required. Railway companies should receive adequate running rights compensation but cannot be in a position to impose prohibitive running rights charges. Low cost short line alternatives must be actively considered.

When considering solutions for railway rationalization it is very important that competitive access is maintained or enhanced. The rationalization of Canada's rail infrastructure may result in provincially regulated railway companies playing a larger role in shippers transportation needs. Transfer of railways from federal to provincial jurisdiction may limit or restrict the application of shipper competitive access measures contained in the NTA, 1987. In our view this calls for:

- ❑ harmonization of federal and provincial regulatory provisions respecting competitive access and shipper relief measures; and
- ❑ recognition that interchanges with and running rights for provincial short line railway companies must be treated in the same manner as interchanges between and running rights for federal railway companies.

Railway Taxes

The railways' arguments that they must be placed on a more level playing field with their competitors (e.g. through tax cost reductions) is not an end in itself and is only justified if the savings are shared with shippers to increase their competitiveness in world markets.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987 (the "MVTA, 1987")

The MVTA, 1987 has had a beneficial impact on the Coalition members who utilize trucks because in many instances it has helped to increase the number of transportation options available.

The requirement to prove public convenience a necessity which existed prior to the MVTA, 1987 often resulted in substantial delay and uncertainty, higher rates and limitations of service. Some members were precluded from having access to the competitive services available in the transportation market place.

The Coalition endorses the issuance of a licence to a motor carrier based on fitness only. This will become the criterion as of January 1, 1993. the Coalition would oppose any extension of the transition period or any attempt to implement a more rigorous entry test. We believe that the market place should be the regulator for truck transportation.

1.0 INTRODUCTION

The Western Canadian Shippers' Coalition (the "*Coalition*") is an informal body of shippers and associations representative of shippers in Western Canada, who have similar interests in transportation policy. The members of the Coalition are major users of transportation services and primarily of rail transportation services.

The Coalition members include major Western Canadian shippers in the mining products, fertilizers, forest products, potash, sulphur, coal and petro-chemical industries. Appendix "A" contains aggregated tonnage, employment, transportation costs and markets of the Coalition members. The members of the Coalition are:

(a) Alberta Forest Products Association:

The Alberta Forest Products Association (AFPA) represents 70 Alberta based companies which produce lumber, panelboard, pulp and paper. Sales in 1991 amounted to \$1.8 billion to markets in Canada, the USA, the EEC and Asia. Approximately 13,500 people are directly employed by the Alberta forest industry which is the 4th largest in the province.

(b) Canpotex Limited:

Canpotex Limited is owned by Saskatchewan potash producers and sells potash to offshore markets in Asia, Latin America, Europe, Oceania and Africa. Its objectives are to facilitate efficient and low-cost movement of potash to offshore markets and to ensure a continued source of supply through access to ten mines, two railways and four ports.

(c) Cominco Fertilizers:

Cominco Fertilizers is a division of Cominco Ltd. The Canadian operations of Cominco Fertilizers have sales of approximately \$350 million with an associated distribution expense of approximately \$92 million. These Canadian operations sell in the order of 2 million tonnes of product per year and direct employment is estimated at 800 persons.

(d) Council of Forest Industries of B.C. and Affiliates:

COFI and its affiliates, the Northern Interior Lumber Sector, the Caribou Lumber Manufacturer's Association and the Interior Lumber Manufacturers Association are trade associations, whose members and affiliates produce a range of forest products including: pulp, newsprint, paper, plywood and other higher value-added products. Member companies and affiliates account for over 90% of the value of forest products produced in British Columbia. In 1990 sales amounted to \$11 billion and the major markets were Canada, the USA, the EEC and Japan.

(e) Esso Chemical Canada:

Esso Chemical Canada-Agricultural Chemicals is a major manufacturer of nitrogenous and phosphatic fertilizer products with a world scale plant northeast of Edmonton, Alberta. Major markets served by the facility are both Western and Eastern Canada and the United States. Products are also sold into international markets offshore North America through the Port of Vancouver.

(f) Luscar Ltd.:

Luscar Ltd. operates seven coal mines; four in Alberta and three in Saskatchewan. These mines produced in excess of ten million tonnes of coal in 1991, 70% of which required rail transport to reach domestic and offshore markets. Luscar's 1991 rail freight costs exceeded \$150 million. Luscar Ltd. employed approximately 1,200 people in 1991.

(g) Manalta Coal Ltd.:

Manalta Coal Ltd., Canada's largest coal producer, is a wholly Canadian owned and controlled company, operating the Gregg River and Line Creek mines in the Rocky Mountains and six prairie surface mines in western Canada. The Gregg River and Line Creek mines generate a collective 5 million tonnes of rail traffic per year.

(h) Novacor Chemicals:

Novacor is a major petrochemicals and plastics company operating internationally from headquarters in Calgary, Alberta. Plants in Alberta and Ontario produce more than 3 million tonnes of basic and primary petrochemicals such as ethylene, styrene and propylene. In addition, methanol facilities in Alberta have an annual capacity of about 900,000 tonnes annually. The product is sold primarily to the USA, Asia, the EEC and Canada. 2,300 people are employed by the firm in North America.

(i) Potash Corporation of Saskatchewan (PCS Sales):

Potash Corporation of Saskatchewan Inc. is the world's largest publicly traded supplier of potash. PCS mines are located in Saskatchewan where product is drawn from five mines, four of which are owned and operated by the Company. Offshore sales and transportation are handled by Canpotex Ltd. PCS is responsible for North American sales and the primary market is the USA. The firm employs approximately 1,200 people.

(j) Sherritt Gordon Limited:

Sherritt Gordon Limited is a Canadian public company based in Fort Saskatchewan, Alberta. Sherritt's fully integrated operations include the refining and sale of nickel and cobalt, the development and marketing of advanced industrial materials and metallurgic technologies and the production and marketing of fertilizers and chemicals, and the production and sale of oil and natural gas. Sherritt's total transportation costs for 1990 are estimated to have been \$55 million.

(k) Sultran Ltd.:

Sultran Ltd. is a transportation and logistics service company owned by the Canadian Sulphur Industry. The Company provides transportation and logistics services for export sulphur from Western Canada destined to customers around the world. Sultran Ltd. purchases rail transportation services in Canada of about \$180 million per year. The Company also owns and operates a bulk and petro chemical marine terminal company in Vancouver Port named Pacific Coast Terminals Co. Ltd.

(l) Westar Mining Ltd.:

Westar Mining Ltd. is Canada's largest producer and exporter of metallurgical coal used in the manufacture of steel. Current shipments from two mines amount to 9.5 million tonnes per year and result in an annual transportation/terminal cost exceeding \$200 million. The companies facilities are local to one railway. Approximately 1,750 people are employed by the company.

(m) Western Council - Canadian Industrial Transportation League:

The Canadian Industrial Transportation League represents the shipping interests of approximately 450 member companies across Canada, more than 150 of which are in western Canada. The Western Council includes 8 voting delegates, two from each western province or region. It is the function of the Western Council to represent the views and interest of the western members within the national organization. The Western Council has significant input to the affairs of the national league.

Some of the members of the Coalition will be making independent submissions to the Review Panel. The Coalition is making this submission to demonstrate the similarity of interests of a number of large Western Canadian shippers and the importance these shippers place on ensuring an appropriate transportation policy that will be consistent with the maintenance of the economic well-being of Western Canada and the promotion of its economic strength.

2.0

**RESOURCE EXPORT
CONTRIBUTION TO
CANADA**

Canada is the seventh largest trading nation in the world even though our population ranks only about 31st. Only one industrialized nation exports a larger percentage of its GDP than Canada, and that was West Germany. With the merging of the two Germanys that percentage may be lower now. Approximately 30% of Canada's GDP depends on exports and one in 3 jobs is directly related to exports and that number is higher in Western Canada.

Canadian exports have always been dominated by resources. In 1945, our exports were almost entirely resources and in 1990, 48% of Canadian exports were still resources or resources based manufacturers. The Western Canadian Shippers Coalition export over 75% by value of their products, 50% to offshore destinations. Clearly Canada and the west in particular owes its prosperity to exports of resources and resource based manufactures.

*Canada and the west
in particular owes its
prosperity to resource
exports.*

3.0

CANADIAN RESOURCE EXPORTS IN WORLD MARKETS 1945 TO PRESENT

Canadian resource exporters face competition from new low cost suppliers in other countries.

Until the 1970's resource exports were eagerly sought by international buyers, and prices and margins for the sale of these resources tended to be very satisfactory. From 1945 to the mid 1970's Canadian resources often enjoyed dominant international market positions. During this period it was quite normal for buyers to come to Canada to seek out and negotiate purchases of exports. Most of our resource exports represented an important and sometimes the major share of world supply. However, in the 1970's circumstances began to change. Canadians began to find it necessary to travel the world to aggressively market their resource exports in order to find new markets and retain what they had. Canadian resource exports began in varying degrees to come under pressure from three different and growing factors at work in the period from about 1975 to the present.

- 1) The first of these factors was the rise of competing resources from other countries produced in different and sometimes quite advantageous circumstances, such as lower labour costs, proximity to major markets, government subsidies and the like. There are many examples of new competition that is advantaged compared to Canada and is sometimes seen as unfair. Just to cite a few:

From 1945 to 1970 Canada dominated the supply of nickel to the Western world producing more than 75% of available supply. Today there are more than 20 sources of nickel around the world, many of them by-product suppliers with resulting impact on price. Saudi Arabia in recent years has become an important new supplier of sulphur and is positioned in close proximity to key markets. Chile became a major copper exporter after 1945.

In 1971 the mines were nationalized by the government and Chilean government pricing policies from copper began to distort world copper prices which affected Canada badly as a major copper exporter. In the 80's South American countries have become major producers of pulp and paper and Canada's share of the world export pulp and paper market is declining.

- 2) The second factor that affected Canadian resource exports was the rapid rise of costs of doing business in Canada for producing and transporting resource commodities into the international marketplace. Although Canadian production and logistics tended to be fairly efficient, the costs of employment, taxation, capital, environmental and materials rose quite sharply in the 1970's. Producers found their margins gradually eroding at a time when new competition was making it more difficult to get price increases.
- 3) The third factor which was more subtle was the development and use of technology on a world wide basis which began to have an increasing impact on the use and consumption of resource materials. Substitute materials were being developed and where resource materials were still used, technology was allowing manufacturers to get more from the same units of input.

Costs of doing business in Canada for producing and transporting resource commodities have risen rapidly.

The past 10 years have required resource exporters to respond to significant market shifts.

Canadian exporters have also had to deal with other factors of perhaps lesser impact such as significant market shifts around the world. Canadian sulphur for example, in the past 10 years saw a major shift of its prime markets from Western Europe to North Africa and there are many other examples.

Another factor has been a very significant shift in the value of the Canadian dollar vis-a-vis the American dollar. In 1986 the Canadian dollar was worth \$0.70 U.S. compared to about \$0.84 today. Most Canadian resource exports are sold in U.S. dollars so the impact is very direct. The end result has been that from 1972 to 1992 the price index for principle export commodities from Canada has declined and this decline is expected to continue. Clearly Canadian resource industries are operating in a highly demanding and competitive environment.

*The last few years
have been difficult
for many resource
exporters.*

These factors have gradually worked against the competitive position of Canadian producers and exporters. However they have adjusted in many ways. Every resource industry has cut production costs and increased efficiency, sometimes dramatically and this process continues as they struggle for long term survival. They have diversified into new markets around the globe and generally have been very successful in maintaining tonnages or volumes. In fact some of the difficulties of the resource industries in Canada have been obscured by tonnage numbers which indicate a continuing high level of international sales. A prime example is coal which is moving at near record tonnages yet some producers are in dire financial straits and none of them is earning a satisfactory level of return. Another example is the B.C. forest industry which broke even in 1990 and experienced record losses of \$869 million in 1991.

The Oil and Gas Industry in Canada (which includes sulphur) has generally been unprofitable since 1985 and is expected to remain so through the mid 1990's. Average returns on equity and capital from 1985 onward are 2.5% and 3.3% respectively, well below the historic costs of capital and below any other sector of Canadian industry. As a result, more than 10,000 people have been let go in the past 2 years in Calgary along by the industry in an attempt to reduce costs and remain viable.

4.0 TRANSPORTATION COMPETITION

Availability of efficient transportation services, and particularly of efficient rail transportation services, is of critical importance to the shippers who are members of the Coalition. The products shipped by the Coalition members tend to be bulk in nature and must travel substantial distances from origin points in Western Canada to distant markets. For most of these movements (with the exception of some forest products and local movements of fertilizers), highway transportation does not present an effective competitive alternative to rail transportation. With the exception of a small minority of shippers water transport is not a practical alternative. Hence, for the majority of the transportation requirements of the Coalition members, rail transport is the only economically feasible way of accessing Canadian and United States markets and ports for offshore export markets. In competing in these markets, Coalition members face the full scope of the competitive global economy, and their customers generally have the benefit of alternative lower priced sources of supply from all over the world.

Rail transport is the only economically feasible way of accessing markets for most Coalition members.

In general, in accessing some markets, Coalition members face competition from U.S. sources of supply, and these U.S. sources frequently have competitive advantages by virtue of closer proximity to markets, especially those in the U.S. itself. To meet their transportation requirements, these U.S. competitors often have more competitive options than do their Canadian counterparts. Closer proximity to markets tends to make highway transportation a more effective competitive option for the U.S. shippers. Water transport tends to be a more competitive option in the U.S. than in Canada by virtue of the extensive inland waterway system of the U.S. The structure of the U.S. railroad system also differs significantly from that in Canada by virtue of the larger number of carriers available

in the U.S. Thus, intramodal rail competition and intermodal highway and water competition are far more common in the U.S. than that normally available, naturally, within Canada.

Intramodal rail, competition and intermodal highway and water competition are far more common in the U.S. than that normally available, naturally within Canada.

The transportation regime which existed prior to passage of the National Transportation Act, 1987 ("NTA, 1987") did little to provide Coalition shippers with effective transportation competition. Unlike any other industry, the railways were permitted to act together by setting rates jointly. Combined with the requirement for publication of freight rates, joint rate setting effectively eliminated any pretence of price competition between the railways, even when a shipper had access to more than one railway. Not only that, few shippers in Western Canada have access to more than one railway carrier.

Coalition shippers operated at a serious competitive disadvantage relative to their foreign competitors, and especially relative to U.S. competitors, by virtue of their inferior access to competitive transportation services. The situation was exacerbated for the Coalition shippers by virtue of the fact that Coalition commodity values tend to be fairly low, so that transportation costs represent a relatively high percentage of total costs or selling price. Some shippers located close to the U.S. border undertook ingenious measures to access U.S. rail carriers and to thereby avail themselves of some measure of rail competition. However, for shippers located any distance from the border, such measures were not economically available.

5.0

NTA, 1987

Passage of the NTA, 1987 gave new meaning and increased recognition to the fact that competitiveness of Canadian industry depends upon competitive transportation services to markets. By increasing the opportunity for intramodal competition in the Canadian rail industry, the new legislation narrowed the transportation disadvantage previously faced by the Coalition shippers relative to their foreign counterparts. It is therefore essential that the enhanced intramodal competitiveness of the Canadian rail transportation industry be at least maintained and, more desirably, further enhanced by modifications to the legislation which may result from this review.

Passage of the NTA, 1987 gave new meaning to the fact that competitiveness of Canadian industry depends upon competitive transportation services.

In the context of rail transportation, the cornerstones of the NTA, 1987 are:

- (a) the elimination of joint rate setting by the Canadian railways;
- (b) the elimination of mandatory rate publication;
- (c) the opportunity for railway companies and shippers to enter into confidential contracts governing their transportation arrangements;
- (d) the provision of effective competitive access and shipper relief measures, including competitive line rates, expanded interswitching, final offer arbitration, expedited public interest appeals and running rights.

The Coalition submits that these four cornerstones are each an integral part of a well-designed and balanced regime which accords well with National Transportation Policy as enunciated in Section 3 of the NTA, 1987.

That section states, in part, that competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services and that economic regulation of carriers and modes of transportation occurs only in respect of those services and regions where regulation is necessary to serve the transportation needs of shippers.

It is important to recognize that the effectiveness of the legislation arises from the integrated impact of the four cornerstones of the act.

It is important to recognize that the effectiveness of the legislation arises from the integrated impact of the four cornerstones. For example, elimination of joint rate setting would not be effective without confidentiality and effective competitive access. Likewise, effective competitive access would be of limited value in a regime of joint rate setting and mandatory publication of freight rates. Confidential contracts themselves require a reasonable balance between the bargaining power of shippers and railways, which balance is predicated upon effective shipper relief provisions and the availability of competitive alternatives.

Elimination of any of the four cornerstones would bring down the entire structure and return Coalition shippers to a state of affairs which would be much worse than that which existed prior to 1987.

Elimination of any of the four cornerstones would bring down the entire structure.

Nor would it be possible to fundamentally alter any one of the cornerstones without taking into account the impact of such change on the others. For example, the opportunity to enter into a confidential contract with a railway company may be of very little value to a shipper unless that shipper has a negotiating position that enables him to bargain on a relatively even basis with the railway company. If competitive line rates or final offer arbitration were eroded, the opportunity for shippers to bargain effectively with the railways would be seriously impaired. The Coalition therefore submits that before any changes are made which would diminish any of the four cornerstones which underlie the current competitive and legislative regimes, they be considered comprehensively with a view to their overall impact.

6.0

COMPETITIVE LINE RATES - SHIPPER EXPERIENCE

Western Canadian shippers were major proponents of the NTA, 1987. This support however was contingent on the NTA, 1987 containing adequate protection from the market power of the railways. The competitive access provisions of the NTA, 1987 are all very important, however, the CLR was and continues to be viewed by western shippers as the key to competitive access. For western shippers the CLR is the key because it provides railway competition for those shippers outside of interswitching limits and who are economically captive to rail. It does this by creating the opportunity for rail carriers to compete for the longhaul portion of the movement.

For western shippers the CLR is key because it provides railway competition for those shippers outside of interswitching limits and who are economically captive to rail.

The only other competitive access provision which provides for direct competition of rail carriers is interswitching and interswitching is simply not available to most western shippers. Over 90% of the volume of B. C. Northern and central lumber producers served by federal or provincial railways are not within federal interswitching limits. Many of the other members of the Coalition by virtue of their location and type of products are served by only one railway and ship 100% of their product by rail. Many western shippers felt they would be subject to the monopoly power of the railways, particularly if the law was changed to provide for confidential contracts alone without the counterbalances of the competitive access provisions and in particular CLRs. A quote from a forest industry shipper who does not have access to the NTA, 1987 provisions because he is located on a provincial railway speaks to experiences of a captive shipper:

The only other competitive access provision which provides for direct competition of rail carriers is interswitching and interswitching is simply not available to most western shippers.

"There is no competition except for a few trucks but because of weather and variances in availability of truck movements it is not possible to rely on trucks. We have no leverage from this mill and it is simply a matter of getting the carrier to understand which markets we are forced into and making sure that they don't price us out of the market. There isn't too much negotiating done, we are told what the price is going to be and that's it."

It is the experience of many shippers following the implementation of the NTA, 1987 that rail carriers continued with the practices of the past until exposed to competition or the threat of competition.

It is the experience of many shippers following the implementation of the NTA, 1987 that rail carriers continued with the practices of the past until exposed to competition or the threat of competition. For some shippers who had few options these practices included maximization of the long haul movement primarily for the benefit of the carrier and sometimes to the detriment of the shipper, refusal to supply requested equipment and poor service. CLR's and the other competitive access provisions have had a powerful influence in bringing carriers to the table to seriously negotiate and to provide better service.

Novacor's experience procuring rail transportation to export methanol from its plant at Medicine Hat to the US is an example of this experience. Prior to the new legislation CP dictated Novacor's routes and rates essentially to maximize the long haul portion of the movement for the railway's benefit. Following the implementation of the NTA, 1987, Novacor requested CP Rail to quote rates to destinations in the United States for its methanol movements.

The rate CP quoted, exceeded by a factor of 2 the rates ultimately provided by BN including a CLR over the CP connection from Medicine Hat to the border. When it was apparent to CP that Novacor was serious about proceeding with a CLR, CP offered much more attractive rates to destinations in the U S. These rates however were restrictive and discussions had proceeded too far with BN for Novacor to back out. CP then attempted to impede Novacor from proceeding with the CLR application through the Agency. After a hard fought series of proceedings Novacor obtained its CLR.

Other shippers have experienced a similar reluctance to meet their needs on the part of the carriers until it was proven that there was a serious alternative to their service. Statements such as the following are not uncommon:

"Where Canadian railways feel they don't have you captive, they do compete. But otherwise Canadian railways are not as responsive as US carriers, and in some cases they are intransigent. They still have the mind set that we owe them the traffic."

Competition and transportation options are very important in negotiating with carriers to obtain the best price and service. In some cases however, alternative suppliers are the only ones capable of supplying the required service. A forest product shipper reports:

"Our local Canadian carrier was unwilling to supply the requested equipment or quote competitive rates to the markets we were serving, so we trucked to a reload on an American railway which was able to supply the equipment and serve our markets. Our only option to obtain the equipment we needed and to access the markets we wanted was to go to a competing U S railway."

Canadian railways are competing through the use of reloads which are an alternative to CLRs. The railway company not local to a mill may provide a total service package from the mill through to final destination and the transportation will include truck haul to the reload, warehousing at the reload and railhaul to the final destination.

While the choice is up to the railways on how they wish to compete one might argue that it would be better for them to use CLRs instead of trucks because the connecting carrier would receive some revenue on the shorthaul instead of none. In any case the Canadian railways are prepared to compete where trucks are available and capable of delivering commodities to a transfer point. Unfortunately Canadian railways have not used CLRs to attract traffic local to the other carrier and there is evidence to suggest that they have discouraged the use of CLRs. This is very disappointing to bulk shippers who must ship all product by rail and are located outside of interswitching limits.

In summary competition is a powerful stimulus for transportation suppliers to meet the price and service needs of their customers. Where it is available, shippers prefer by far to utilize natural competition. Where healthy natural transportation competition is weak the competitive access provisions provide an important pro competitive context and incentive for the carriers to negotiate in good faith.

Canadian railways are competing through the use of reloads which are an alternative to CLRs.

Unfortunately Canadian railways have not used CLRs to attract traffic local to the other carrier and this is very dissapointing to captive bulk shippers

Competition is a powerful stimulus for transportation suppliers to meet the price and service needs of their customers.

7.0

IMPROVEMENTS TO THE NTA, 1987

Notwithstanding the effectiveness of the current legislation, there can be improvements to the competitive access and shipper relief provisions of the NTA, 1987, to make them more accessible and to thereby provide more effective competitive opportunities for shippers to a greater extent than at present. The recommendations that are contained hereunder are directed towards this objective.

7.1 Competitive Line Rates

Relationship Between CLRs and Interswitching

Subsection 135(2)

- (2) A competitive line rate shall not be established for a shipper in respect of the portion of a continuous route for which a rate prescribed or determined pursuant to paragraph 152(4)(b) is applicable.

The interpretation given to the legislation by some observers is that where a shipper has access to interswitching, i.e. his origin is within 30 kms of an interchange, he is not entitled to a CLR. Section 135(2) precludes a shipper from invoking a CLR to improve on a regulated interswitching rate. However, it should not preclude a shipper who is located within interswitching limits from seeking a CLR to a point of interchange with another railway that is outside of interswitching limits. This limitation would appear to be inconsistent with the objective of maximizing competitive options for captive shippers. Indeed, it appears to be out of step with other parts of the legislation. For example, should a shipper be within 30 kms of interchanges with two or more railways, he is entitled to interswitch with whichever railway he chooses. The legislation should be clarified to confirm that shippers are entitled to CLRs whether or not they are within 30 kms of an interchange.

Interchange with Carrier of Choice

Subsections 134(2) and (7)

- (2) Subject to this section and section 135, where a shipper has access to the lines of only one railway company at the point of origin or of destination of the movement of the traffic of the shipper and a continuous route between those points is operated by two or more companies, the local carrier serving the shipper at the point of origin or destination, as the case may be, shall, on the request of the shipper, establish a competitive line rate applicable to the movement of the traffic to or from the point of origin or destination, whichever is served exclusively by the local carrier, to or from the nearest interchange with a connecting carrier.
- (7) For the purposes of subsection (2), the nearest interchange referred to in that subsection is the nearest interchange to the point of origin or destination, whichever is served exclusively by the local carrier, in the reasonable direction of the movement of the traffic from the point of origin to the point of destination on the continuous route designated by the shipper, unless the local carrier can demonstrate that the interchange cannot be used for engineering or safety reasons.

While subsection 4 of Section 134 of the NTA, 1987 provides that a shipper may designate the continuous route for the movement of traffic, subsections 2 and 7 of Section 134 provide that the interchange with a connecting carrier shall be the one nearest the point of origin or destination. The opportunity available to the shipper to designate the route should entitle the shipper to choose the connecting carrier of his choice. This is especially important in view of the Canadian railways' refusal to compete utilizing CLRs. While this appears to be the prevailing interpretation of the legislation, to avoid ambiguity, it is submitted that the reference to nearest interchange in subsections 2 and 7 should be modified to refer to an interchange with a connecting carrier chosen by the shipper.

Entitlement To More Than One CLR

Subsection 135(6)

- (6) Where a competitive line rate has been established for a shipper in respect of a movement of traffic of the shipper over a continuous route, no other competitive line rate may be established in respect of that movement while that rate is in force.

Pursuant to subsection 135(6) of the NTA, 1987, where a CLR has been established for a shipper, no other CLR may be established in respect of the movement while the original CLR is in force. One interpretation that has been advanced is that this subsection precludes a shipper from entitlement to CLRs at both ends of a continuous route. The Coalition submits that there is no justification to preclude CLRs at both ends of a continuous route.

This approach precludes a shipper that is captive at both ends of a continuous route of availing himself of the CLR provisions at both ends of the route. This is highly prejudicial, especially where the shipper is captive to the same railway at both origin and destination. Should the shipper obtain a CLR at one end of the route, the carrier will likely attempt to increase its charges significantly at the other end to penalize the shipper for having resorted to CLR relief.

This restriction also appears to be an anomaly. Where a shipper is entitled to interswitching at one end of a continuous route, he is not precluded from obtaining a CLR at the other end. Since CLRs are, in reality, only extended interswitching, there does not appear to be a logical rationale for precluding CLRs at both ends of a continuous route.

Figures 1 and 2 demonstrate these anomalies in a schematic and hypothetical form.

Schematic Demonstration of Why CLRs Should be Permitted At Both Ends of a Continuous Route

Figure 1

If only one CLR is available, say from Hinton to Edmonton, CN may charge excessively for that portion of the continuous route from Winnipeg to Atikokan.

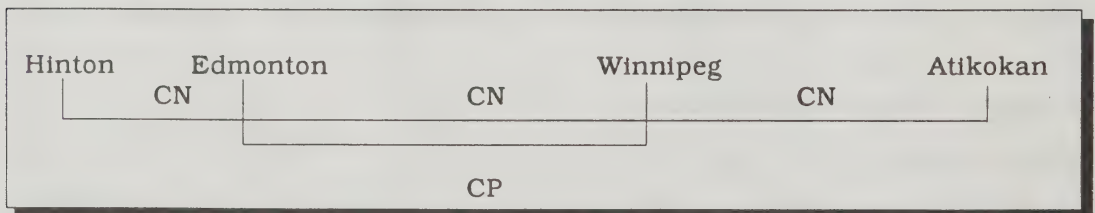
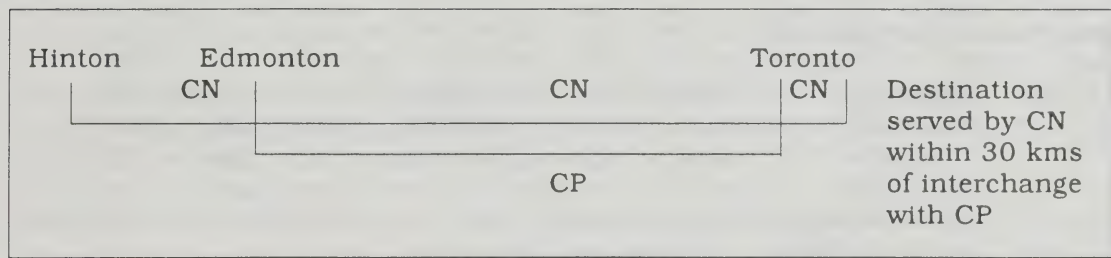


Figure 2

Where only one CLR is available, say from Hinton to Edmonton, and CN is bound by regulated interswitching at the destination, say Toronto, CN cannot penalize shippers for invoking CLRs from Hinton to Edmonton.



Direction of Movement

Subsection 134(7)

For the purposes of subsection (2), the nearest interchange referred to in that subsection is the nearest interchange to the point of origin or destination, whichever is served exclusively by the local carrier, in the reasonable direction of the movement of the traffic from the point of origin to the point of destination on the continuous route designated by the shipper, unless the local carrier can demonstrate that the interchange cannot be used for engineering or safety reasons.

Under subsection 134(7), an interchange for the purpose of CLRs must be in the reasonable direction of the movement of traffic from the point of origin to the point of destination. In the view of the Coalition, it is not necessary for the legislation to require shippers, carriers and the Agency to embark upon an assessment of what is or is not in the reasonable direction of the movement of traffic. A movement of traffic from The Pas, Manitoba to Calgary, Alberta involving CLRs may require an interchange from CN to CP at Portage la Prairie or Winnipeg. This routing may be competitive, although the interchange may not be directly southwest of The Pas, i.e. in the direction of Calgary. Whether an interchange is or is not in the reasonable direction of the traffic should be a function of whether the route involving the CLR is or is not competitive. It should not be a function of geography. No useful purpose is served by a geographical or mileage assessment of whether an interchange is or is not in the reasonable direction of the movement. Because the purpose of the legislation is to provide competitive alternatives, it is the competitive concept that should be applicable in determining

whether or not a route will be selected. Artificial geographical constraints are not necessary. The Coalition submits that the reference to an interchange being in the reasonable direction of the movement of traffic from the point of origin to the point of destination is unnecessary and constraining and should be deleted from the subsection 134(7).

Calculation of Rate Level

Subsections 137(3), (4) and (5)

- (3) Where the rate charged by a connecting carrier in respect of the balance of a movement of traffic referred to in subparagraph (1)(b)(i) is set out in a tariff or is an agreed charge published or filed, as applicable, in accordance with this Division, that rate shall be used to calculate the total amount of revenue received by the connecting carrier referred to in that subparagraph.
- (4) Where the rate charged by a connecting carrier in respect of the balance of a movement of traffic referred to in subparagraph (1)(b)(i) is set out in a confidential contract, there shall be substituted for the amount to be calculated in accordance with that subparagraph an amount equal to the quotient obtained by dividing the total amount of revenue received by the local carrier for a movement, where there is access to the lines of more than one railway company, of traffic that is the same as or similar to, and is transported under conditions and circumstances the same as or substantially similar to those in the case of, the traffic being moved by the total number of miles over which all such traffic is moved.
- (5) Where, in the opinion of the Agency, no traffic described in subsection (4) is transported under conditions and circumstances the same as or substantially similar to those in the case of the traffic being moved, there shall be substituted for the amount to be calculated in accordance with subparagraph (1)(b) (i), an amount equal to the quotient obtained by dividing the total amount of revenue received by the local carrier during the period referred to in subsection (6) for all movements of traffic that is the same as or substantially similar to the traffic being moved over all of its lines of railway by the total number of miles over which all such traffic is moved.

CLR rate levels are determined by the National Transportation Agency in the following manner. Each method must be considered in sequence.

- (a) Where the rate of a connecting carrier is set forth in a published tariff, the level of the CLR will be based upon the connecting carrier rate level.

Essentially, the connecting carrier rate level will be prorated on a mileage basis over the CLR mileage.

- (b) Where the rate of a connecting carrier is in a confidential contract, i.e. where (a) does not apply, the level of the CLR will be based upon published rates offered by the CLR carrier for similar traffic where there is the potential for rail competition.
- (c) Where no rail competitive rates are offered or the circumstances are not similar, i.e. where (b) does not apply, the level of the CLR will be based upon the average rate level for all similar traffic charged by the CLR carrier. Essentially, the average revenue per mile of the CLR carrier for the commodity in question will be applied to the CLR mileage.

In all of the above cases, to account for loading, unloading and switching costs, the Zone 4 interswitching charge will be added, i.e. \$315.00 per car, and the CLR mileage will be reduced by 25 miles.

Where none of the methods outlined above apply, the Agency may determine the CLR rate level in its discretion. All CLR's must be compensatory.

From the shippers perspective, a difficulty arises with respect to the rate setting under (b) above. There is the concern that railway companies will attempt to render CLR's unusable by putting forward rates on supposedly competitive traffic which would result in unduly high CLR rate levels. Experience to date has demonstrated to shippers that they must avoid this provision of the legislation which gives the CLR carrier direct input into the setting of the CLR rate level.

In March 1988, Canada Packers Ltd. filed an application for a CLR in connection with a movement of meat from Lethbridge to Montreal. CP was asked to provide a CLR from Lethbridge to Calgary, where the traffic would be turned over to CN for furtherance to Montreal. The material filed with the National Transportation Agency disclosed that Canada Packers was asking for a rate of \$0.69 per cwt from Lethbridge to Calgary. Apparently in negotiations CP had offered \$1.10. But when Canada Packers made its application to the Agency because it was not satisfied with the \$1.10 proposal, CP said that the only comparable situation upon which to base the CLR was a movement of one car of canned soup that had moved between Winnipeg and Portage la Prairie. Using that "*comparable*" movement, the CLR from Lethbridge to Calgary would have been \$1.92, almost three times what Canada Packers was asking for. The application was abandoned.

Clearly, a methodology under which the CLR carrier is entitled to have input into the establishment of the CLR rate by selecting what it considers to be a comparable movement under competitive circumstances is like "*putting the fox in charge of the hen house*".

The Coalition Recommends:

- (i) The methodology under which the CLR carrier may have input into the establishment of the CLR rate level should be removed from the legislation. Specifically, the methodology described in (b) above and contained in subsection 137(4) of the NTA, 1987 should be eliminated.
- (ii) the methodology under which CLRs are calculated using the average rate of the CLR carrier for the commodity in question should be clarified to ensure that the average rate is the rate net of all rebates and allowances.

There would be no prejudice to the CLR carrier with these changes. If the CLR rate level cannot be established using the connecting carrier's rate, i.e. (a) above, because it is not published, reversion to the CLR carrier's average rate for the same commodity, i.e. (c) above, would yield a practical and reasonable alternative. This is because the amount determined in this manner is the average rate charged by the CLR carrier for that commodity. Indeed, by adding the Zone 4 interswitching charge for the first 25 miles of the CLR distance, the CLR rate level will exceed the average because the average already includes recognition of origin and destination costs. The CLR carrier is thus ensured of being compensated for all costs involved in loading and switching in accordance with interswitching provisions and is compensated for the CLR line haul in accordance with the average rate that it receives for the commodity in question. Since that average rate will be based upon a variety of more or less competitive circumstances, the CLR carrier will be reasonably compensated predicated on the rates that it itself charges.

The average rate methodology should be based on the average rate net of rebates and allowances. The objective is to establish a CLR rate level using a proxy based on similar traffic carried by the CLR carrier. Basing CLRs on gross revenues before deducting rebates and allowances would compensate the CLR carrier at inflated levels. Rebates and allowances are simply an indirect mechanism to arrive at net rates and must be taken into account in the setting of the CLR rate level.

The elimination of the methodology under (b) above and ensuring that the methodology under (c) above is based upon net rates would make the establishment of the CLR rate level more objective and allow shippers to have more confidence in the process. The Coalition therefore submits that subsection 137(4) be repealed and that rates net of rebates and allowances be provided for expressly in subsection 137(5).

Time Limit

Section 139

Where a competitive line rate is established by the Agency, it shall remain in force during a period of one year after the date on which the rate becomes effective or such other period as is agreed on by the shipper and the local carrier.

Pursuant to Section 139 of the NTA, 1987, a competitive line rate is to be in force for a period of one year after it is established. (The time period could be longer with agreement of the local carrier, but this would be unlikely where an Agency order is necessary to obtain the CLR.) Should a shipper find it desirable to enter into a long-term contract with a connecting carrier because the connecting carrier must acquire equipment or make other investments, the shipper should also have the certainty of a long-term CLR arrangement as well. This could easily be accomplished by means of an appropriate adjustment mechanism to account for inflation and productivity gains. The Coalition submits that Section 139 be amended to provide that a CLR shall be in force for a period of one year or such longer period as may be ordered by the Agency. In addition contracts between a producer and customer can extend beyond a 1 year period and the option of negotiating longer term CLR's will provide opportunities for improved shipper customer relations.

7.2 INTERSWITCHING

Maintenance of Maximum Interswitching Charges

Subsection 152(4)

- (4) The Agency may, with the approval of the Governor in Council, make regulations
 - (a) prescribing the terms and conditions subject to which the interswitching of traffic may occur;
 - (b) subject to subsection (5), prescribing the rate per car to be charged for interswitching traffic or the manner of determining that rate, including the adjustments to be made to that rate as a result of changes in costs, and establishing distance zones for those purposes; and
 - (c) prescribing, for the purposes of subsections (2) and (3), a greater distance from an interchange than thirty kilometres.

Pursuant to subsection 152(2), interswitching shall be performed in accordance with the terms, conditions and rates prescribed by regulation. Subsection 4 provides that the Agency, with the approval of the Governor in Council, may make regulations prescribing maximum interswitching charges.

It has been submitted by Canadian National Railway Company in the Agency's 1991 review of interswitching regulations that the Agency not prescribe maximum interswitching charges but permit the marketplace to determine such charges. The Coalition disagrees with this approach. The purpose of interswitching is to enable shippers to avail themselves of alternative carriers. It is a provision that is intended to promote competitive access. Without prescribed maximum interswitching charges, terminal carriers can simply preclude the use of interswitching for anti-competitive purposes. The Coalition submits that the Agency must continue to establish maximum interswitching charges.

Definition of "Interchange"

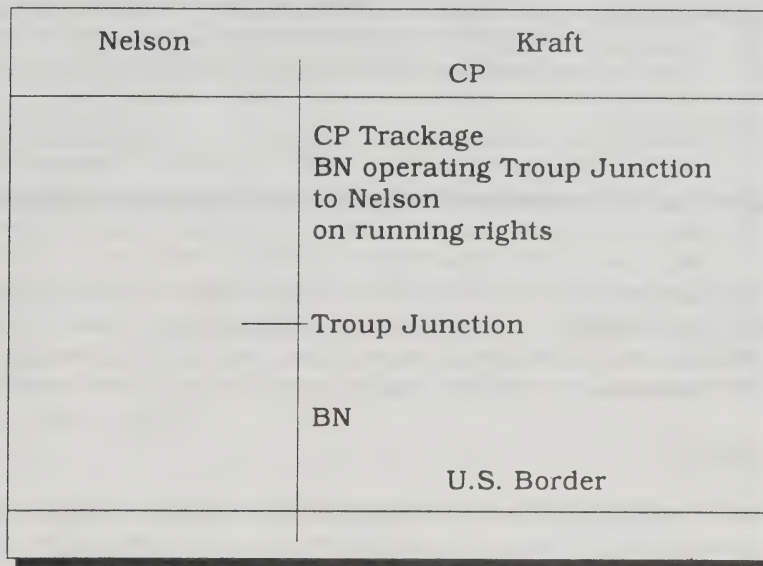
Under Section 110 of the NTA, 1987, an interchange is defined as:

A place where the line of a railway company connects with the line of another railway company and where loaded or empty cars may be stored until delivered or received by that other company.

(a) Running Rights Used to Interchange Traffic

There may be occasions where railway companies serve interchanges through the use of running rights. In other words, the interchange itself may not connect the lines of two railway companies but may connect the service of two railway companies where one railway company is operating to the interchange through the use of running rights. In a 1990 case involving Celgar Pulp Company, Celgar sought an extended interswitching order enabling it to utilize regulated interswitching rates via CP from its origin at Kraft, B.C. to Nelson, to interswitch with BN at Nelson. In that case it was determined that although BN had interswitched traffic with CP at Nelson voluntarily for decades, BN served Nelson utilizing running rights over CP trackage. In other words, the line of CP did not connect with the line of BN at Nelson since BN only entered Nelson through the use of running rights over CP trackage.

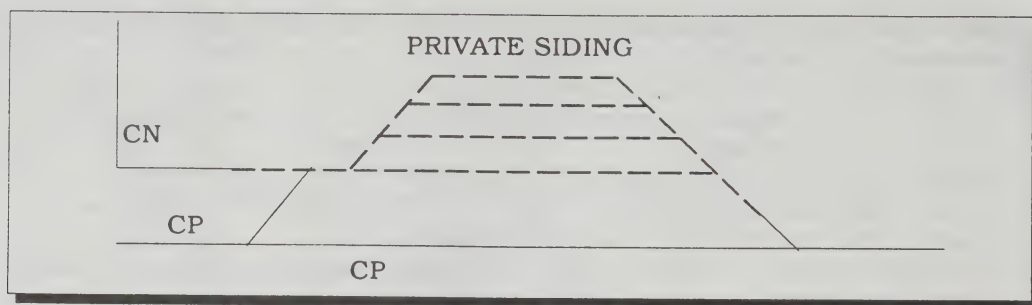
Figure 4 indicates, in schematic form, the track ownership and configuration in that case.



Under these circumstances, the Coalition submits that regulated interswitching should be provided to enable shippers to have access to competing carriers irrespective of the ownership of trackage. Indeed, a carrier operating through the use of running rights, as was BN in the Celgar case, is in effect renting the trackage. Such a running rights carrier is paying for the use of the trackage and should not be precluded from competitive access to a shipper's traffic. Under such an arrangement, such carriers should be in the same position as the carrier owning the track.

(b) Private Sidings Used to Interchange Traffic

Occasions have arisen where efficient interswitching was found to be possible using private siding facilities. Cominco Fertilizers, a member of the Coalition, recently requested interswitching service for potash at a private siding which is within the 30 km prescribed interswitching limits and is capable of handling in excess of 60 cars at one time. CP refused to interswitch to CN at this site, claiming that there was not a connection as contemplated by Section 110 of the NTA, 1987 as the tracks of CP and CN were separated by approximately 400 feet of trackage which was owned by the private siding owner. Figure 5 indicates in schematic form the track ownership and configuration in that case.



The private siding owner has consented to the use of its siding for the purposes of the requested interswitch. Considerable efficiencies could be achieved if shippers were able to require an interswitch at such a private siding, e.g. more cars could be interswitched at one time and more points of interswitching would be available.

(c) Recommendation

The definition of interchange should be broad enough to include a place where the service of one railway company connects with the service of another railway company, irrespective of the configuration or ownership (provided a private siding owner consents) of the trackage necessary to carry out the interswitch.

Abandonment of Interchange

Subsection 157(4)

- (4) The Agency may determine as a question of fact whether a line of railway in Canada is
 - (a) a yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of railway, or
 - (b) another kind of line, even though no application has been made for the abandonment of the operation of the line.

Subsection 159(1) and (2)

- (1) No railway company shall abandon the operation of a line of railway, otherwise than pursuant to an order of the Agency made under this Division on the application of the company.
- (2) Subsection (1) does not apply in respect of a yard track, a siding or spur that is not a branch line or other trackage auxiliary to a line of railway.

Under subsections 157(4) and 159(2), a yard track, siding or spur which is not a branch line is not subject to the requirement to apply for an order for abandonment under the abandonment provisions of the NTA, 1987. Presumably, this is to enable a railway company to abandon trackage that does not affect its ability to provide service to shippers without the necessity of having to go through the formal abandonment procedure under the legislation.

The Coalition endorses the opportunity of railway companies to more flexibly manage their assets. However, there may be occasions where the abandonment of some trackage that might be considered to be a yard, siding or spur track could adversely impact shippers. For example, a railway company might find it in its interest to abandon an interchange where it found that it was losing the preponderance of the lucrative long haul traffic to a connecting carrier through interswitching at that interchange. To preclude a local carrier from preventing interswitching competition, the Coalition submits that the abandonment provisions be amended to expressly apply to trackage which provides access to interchanges for interswitching purposes.

7.3 CLR AND INTERSWITCHING TO OR FROM CONNECTIONS WITH PROVINCIAL RAILWAYS

Definition of Origin or Destination for CLR Purposes

Subsection 134(2)

- (2) Subject to this section and section 135, where a shipper has access to the lines of only one railway company at the point of origin or of destination of the movement of the traffic of the shipper and a continuous route between those points is operated by two or more companies, the local carrier serving the shipper at the point of origin or destination, as the case may be, shall, on the request of the shipper, establish a competitive line rate applicable to the movement of the traffic to or from the point of origin or destination, whichever is served exclusively by the local carrier, to or from the nearest interchange with a connecting carrier.

CLRs are currently available only where a shipper has access to the lines of only one federal railway company at the point of origin or of destination of the movement of his traffic. However, some shippers are served only by a provincial railway company at their origin or destination. Their traffic is carried by a federal railway company to or from an interchange with the provincial railway.

Shippers served by a provincial railway at origin or destination should be entitled to the benefit of CLRs from interchanges with federal railways in the same manner as shippers whose origins or destinations are served exclusively by a federal railway company. The purpose of CLRs is to create competitive access. A federal railway company that has exclusive access to the traffic of a shipper, whether at origin, destination or at an interchange with a provincial railway, should be subject to the competitive access provisions. There is no reason to exempt the federal railway from competitive forces simply because that carrier transports from an interchange with a provincial railway rather than from the shipper's origin or destination.

The Coalition submits that the definitions of origin or destination for CLR purposes should be expanded to include an interchange with a provincial railway company.

Interchange with Provincial Railways

In the context of CLRs, the Coalition submits that an interchange between a provincial and federal railway should be included as an origin or destination for CLR purposes. Similarly, for interswitching purposes, an interchange between a provincial and federal railway should also be considered to be an origin or destination. Shippers should be able to avail themselves of the provisions of federal legislation intended to provide competitive access even where provincial railways provide terminal service between an interchange with a federal railway and their origin.

For example, a shipment may originate on B.C. Rail in North Vancouver destined to eastern points. That movement will be carried some 800 feet by B.C. Rail and then be interchanged to CN. Because the point at which CN picks up the traffic is not its origin, CN is not subject to the Railway Interswitching Regulations.

All movements from B.C. Rail in North Vancouver to other railways serving the Lower Mainland are covered by private railway agreements which limit competitive access. Should a shipper be able to negotiate more attractive rates with CP or BN to eastern points, CN may preclude that competitive option by refusing to participate or by charging an unduly high rate for the short movement from North Vancouver to the interchange with the other railways. In this case, CN and CP have a private agreement under which traffic does move. Little traffic however moves direct by rail from CN to BN. While substantial amounts of traffic originating on mills located on B.C. Rail is trucked to BN lumber reloads or is moved by rail to North Vancouver and barged across Burrard Inlet to Burlington Northern, one can only assume that the private agreement, or lack of one, between CN and BN limits direct movements by rail.

The Coalition submits that this is a prime example in which, for interswitching purposes, the interchange at which CN picks up traffic from B.C. Rail should be deemed to be an origin. The definition of origin or destination should therefore be redefined to include the interchange between a provincial and federal railway company.

Access by Provincial Railway Companies

Subsection 148(1)

(1) A railway company may

- (a) take possession of, use or occupy any lands belonging to any other railway company,
- (b) use the whole or any portion of the right-of-way, tracks, terminals, stations or station grounds of any other railway company, and
- (c) exercise full rights and powers to run and operate its trains over and on any portion of the railway of any other railway company,

if the company, on application to the Agency and notice to the other railway company, obtains the prior approval of the Agency to do so, complies with every order and direction that the Agency may make pursuant to subsection (2) with respect to the exercise or restriction of such powers or privileges and pays the compensation agreed on by the companies concerned or fixed pursuant to subsection (3).

While Section 148 of the NTA, 1987 provides that a railway company may apply for, and the Agency may order, running rights on the lines of another railway company, such provision does not apply to an application by a provincial railway company. This restriction was first identified in a case decided in 1914 and has been reaffirmed in recent decisions of the Agency. For example, in a decision dated May 22, 1991, the Agency refused an application by the Victoria County Railway Company Limited for running rights over the CN Guelph Subdivision in southwestern Ontario.

In that decision, the Agency found that the NTA, 1987, in dealing with running rights applications, afforded that right only to railway companies that were under federal jurisdiction.

However, there are many provisions in the legislation where provincial railway companies are recognized, e.g. Section 158, transfers of lines from federal to provincial railway companies. Under such circumstances, although provincial railway companies are not subject to the obligations of the NTA, 1987, they may be granted rights under the legislation in the same manner as are shippers or others for whose protection or benefit recourse has been provided in the legislation.

Recent years have seen the advent of short line railways, most of which have been incorporated and are operated provincially. Efficient and low cost service by such railways may well involve their operating over sections of the lines of federal railway companies. Where satisfactory agreements cannot be worked out, provincial railways should be entitled to apply for a running rights order. Such recourse should not be artificially denied such railway companies simply by virtue of the jurisdiction under which they have been incorporated. The Coalition submits that Section 148 should be amended to define railway companies, for purposes of running rights applications, as including all railway companies irrespective of the jurisdiction under which they are incorporated or operate.

7.4 FINAL OFFER ARBITRATION

Railway Obligation to Provide Rate Offer

A condition precedent for final offer arbitration is a final rate offer by both the shipper and the railway. Should a railway company not be required to provide a final rate offer upon request by a shipper, this condition precedent for final offer arbitration would not be satisfied and final offer arbitration would thus not be available. While it is arguable that in the absence of a specific final offer by the railway company, a generally available rate, e.g. class rate or other published commodity rate could be considered to be the final offer of the railway company, it is not clear that this would be the case.

Accordingly, the Coalition submits that the NTA, 1987 should expressly provide that where a shipper requests a final rate offer by a railway company, the railway company must provide its offer within a reasonable time, such as 30 days, failing which the shipper's final offer is automatically selected.

Indemnity to Arbitrator

Final offer arbitrations are conducted by arbitrators who have been placed on a list and who are chosen either by the parties or by the National Transportation Agency. When arbitrators are performing their duty in good faith, they should not have to fear personal liability for a decision that they make. A recent decision of an arbitrator was appealed to the National Transportation Agency by CN on the grounds that the arbitrator ordered a non-compensatory rate. The Agency refused to reverse the arbitrator because, in the circumstances (one car of feed grain from Ontario to Halifax for export), the Agency was of the view that the rate was not predatory, a condition precedent to disallowance of a non-compensatory rate. CN is now appealing the matter further to the Federal Court of Appeal.

While we would not expect such an appeal to be successful, it has put the arbitrator to legal expenses and does subject the arbitrator to the risk of being liable for damages. This is an untenable position for arbitrators.

In order to ensure that arbitrators will feel free to make independent decisions they consider reasonable, the NTA, 1987 should be amended to provide that arbitrators acting in good faith be indemnified by the Government of Canada for any claims that might be made against them, including the legal costs involved in defending claims.

8.0

**MOTOR VEHICLE
TRANSPORT ACT, 1987**

The MVTA, 1987 has had a beneficial impact upon truck transportation services.

The MVTA, 1987 has had a beneficial impact upon the transportation services available to those of the Coalition shippers for which trucking transportation is a viable alternative to rail transportation.

A combination of the increased availability of trucks due to the MVTA, 1987 and the move towards standardization of truck weights and dimensions has improved the viability of trucking as a competitive option.

In some instances, the flexibility and availability of trucking has opened up markets that were not available to shippers before.

Shippers' ability to truck direct to market and their ability to move goods intermodally has improved. For example, many forest product shippers move goods by truck a short distance to a reload (a transfer facility) where the product is loaded onto railway equipment. The product is then moved several thousand miles to a final destination. In this instance, trucking affords the shipper the opportunity to choose from competing transcontinental rail carriers. Reloads in the west are located on CP Rail, Burlington Northern and the Union Pacific. This competition results in improved market access and improved service for the shipper and it was made possible largely due to the ability to enter into confidential contracts with railways and deregulation in the trucking sector.

In some instances, the flexibility and availability of trucking has opened up markets that were not available to shippers before. Trucks are able to deliver smaller volumes of material in shorter time frames than by rail or ship which are factors highly valued by some customers.

The requirement to prove public convenience a necessity which existed prior to the MVTA, 1987 often resulted in substantial delay and uncertainty, higher rates and limitations of service. Coalition members were precluded from having access to the competitive services available in the transportation marketplace.

The MVTA, 1987 paved the way for more flexible and available truck transportation services. The legislative scheme contemplates a five year transition period of "reverse onus". Any motor carrier which desires to oppose an application must establish that the proposed service will likely be detrimental to the public interest. At the end of the five year transition period, a licence may be issued to a motor carrier solely on the basis of its fitness to hold the licence. This contemplates a satisfactory safety certificate and evidence of adequate insurance.

The MVTA, 1987 paved the way for more flexible and available truck transportation services.

The issuance of licences to truckload motor carriers is not currently impeded by the transition period and it appears that motor carriers desiring to provide such service are authorized to do so without undue delay. The practical result of this legislative scheme has been to create more competition between truckers and between rail and truck transportation. This is consistent with the emphasis of the National Transportation Policy on competition and market forces being the prime agents in providing viable and effective transportation services.

The Coalition therefore endorses the issuance of a licence to a motor carrier based on fitness only. This will become the criterion as of January 1, 1993. The Coalition would oppose any extension of the transition period or any attempt to implement a more rigorous entry test. The Coalition believes that the marketplace should be the regulator for truck transportation.

The Coalition believes that the marketplace should be the regulator for truck transportation.

9.0 POLICY CONSIDERATIONS FOR THE FUTURE

In the view of the Coalition, today the single most important objective of Canada's transportation policy is achieving the lowest total transportation cost consistent with necessary safety and service levels.

Historic approaches to the way in which Canadian railways operate and to the legislative regime governing them, which today do not yield the lowest total transportation cost, must be reconsidered.

The recommendations which the Coalition has made in this submission address specific provisions of the NTA, 1987 to promote improved competitive access by shippers and increased intermodal and intramodal competition. However, the Coalition recognizes that increased cost efficiencies within the rail transportation network are also necessary to achieve the lowest cost transportation system.

The considerations which have lead to the development of Canada's rail infrastructure and the legislative regime governing it are not necessarily relevant in today's competitive global marketplace which faces Coalition shippers. In the view of the Coalition, today the single most important objective of Canada's transportation policy is achieving the lowest total transportation cost consistent with necessary safety and service levels. Failure to constantly and aggressively pursue lower transportation costs will compromise Canadian shippers and render them less competitive. In turn, Canadian railways will suffer the consequences. The prosperity and even survival of the Canadian railways is dependent upon the prosperity and survival of Canadian shippers.

Historic approaches to the way in which Canadian railways operate and to the legislative regime governing them, which today do not yield the lowest total transportation cost, must be reconsidered. Appendix "B" shows productivity measured by ton-miles per employee for U.S. railroads and Canadian railways for the period 1980-1989. By this measure, productivity improvements over the decade were significantly greater in the U.S. than in Canada. The greater productivity improvements in the U.S. are at least in part attributable to differences in the rate of rail network rationalized in the two countries. This is illustrated in Appendix "C" which shows the cumulative percent reduction in track miles for the period

1981-1990. In the U.S. approximately 25% of track miles of Class 1 railroads existing in 1981 were abandoned or transferred during the decade. By contrast, CP and CN rationalized somewhat less than 15% of their 1981 track miles over the same period.

These considerations underline the necessity to recognize the rail system in its entirety as being an important consideration in seeking the lowest cost transportation alternatives for Canadian shippers. A more expansive approach to issues of running rights and short line railways will be required. Railway companies should receive adequate running rights compensation but cannot be in a position to impose prohibitive running rights charges. Low cost short line alternatives must be actively considered.

The rationalization of Canada's rail infrastructure may result in provincially regulated railway companies playing a larger role in our members' transportation needs. This raises new jurisdictional issues. Will competitive access and shipper relief measures continue to be available to shippers?

For shippers, the type of competitive access and shipper relief measures in the NTA, 1987 are essential to ensure their competitiveness in their own markets. Jurisdictional changes which have the effect of limiting or restricting the application of these measures would be counterproductive to our members' interests. In our view, this calls for:

- (a) harmonization of federal and provincial regulatory provisions respecting competitive access and shipper relief measures; and
- (b) recognition that interchanges with and running rights for provincial short line railway companies must be treated in the same manner as interchanges between and running rights for federal railway companies.

While these objectives involve coordination with provincial governments and it is recognized that this will take time, interim measures are essential to ensure continuity of the federal scheme notwithstanding the advent of

The rationalization of Canada's rail infrastructure may result in provincially regulated railway companies playing a larger role in our members' transportation needs.

Will competitive access and shipper relief measures continue to be available to shippers?

Railway tax cost savings are not an end in themselves; they are only justified if they increase Canadian shippers' competitiveness in world markets.

provincially regulated railway companies. This could be assured in the transfer process under Section 158 of the NTA, 1987. At present, transfers are permitted if found not to be against the public interest. In assessing any proposed transfer, the National Transportation Agency should inquire as to what arrangements will be voluntarily agreed to by the parties to the transfer to ensure continuity of access to final offer arbitration, competitive line rates and other measures currently available to shippers. If the parties undertook to voluntarily agree to continue to be bound by these measures, our members would be much more confident in supporting the rationalization process.

In essence, our members cannot be disadvantaged by jurisdictional impediments that do not go to the merits of the various measures that they rely upon. It is essential that this not be lost sight of in the forthcoming process of rationalization.

The railways have and will likely continue to advance the argument that with respect to taxation, they must be placed on a more level playing field with their competition, e.g. U.S. railroads. Coalition shippers who are dependent on rail transportation support the railways' position because as long as there is a competitive environment (either naturally or through competitive access legislation), tax cost reductions will ultimately be shared with shippers by the railways. To the extent that tax cost savings are in fact passed through to shippers, Canadian shippers will be placed on a more level playing field with their competitors elsewhere.

However, it is important to note that tax cost savings and competitive access are interdependent. The justification for accepting the railways' argument for a level playing field in respect of government charges is only valid to the extent it places railway users in the same position. Tax cost savings are not an end in themselves; they are only justified if they increase Canadian shippers' competitiveness in world markets, thereby maintaining or increasing utilization of railway transportation. In such a context, governments will offset any short-term loss of revenue through an increased tax base derived from greater prosperity of shippers and railways.

The promotion and protection of the interests of Canadian shippers in maintaining and promoting an efficient, competitive rail transportation system is essential. It is the Canadian shippers who require a level playing field with their international competitors to remain viable today and in the future. The Canadian railways will prosper in such an environment.

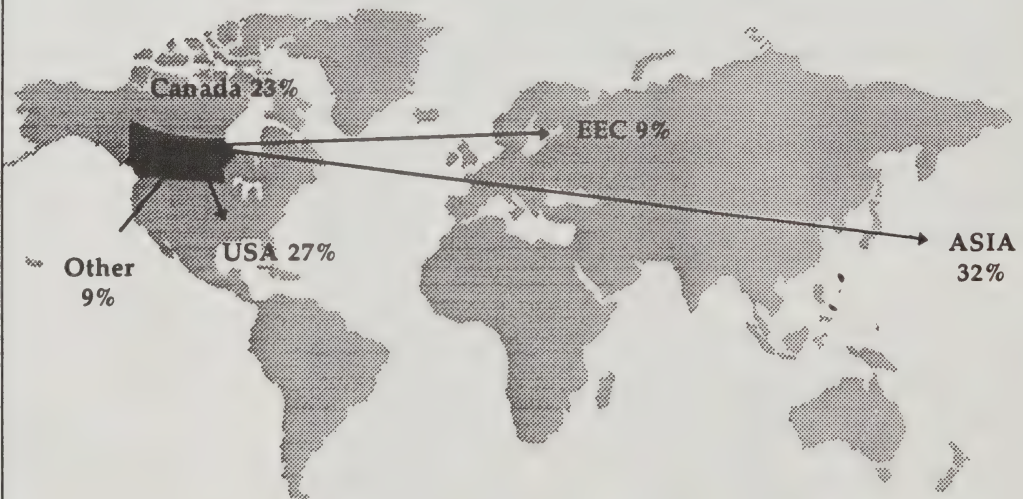
APPENDIX A



**WESTERN CANADIAN
SHIPPERS COALITION**

Statistics

Destination of WCSC products by tonnage



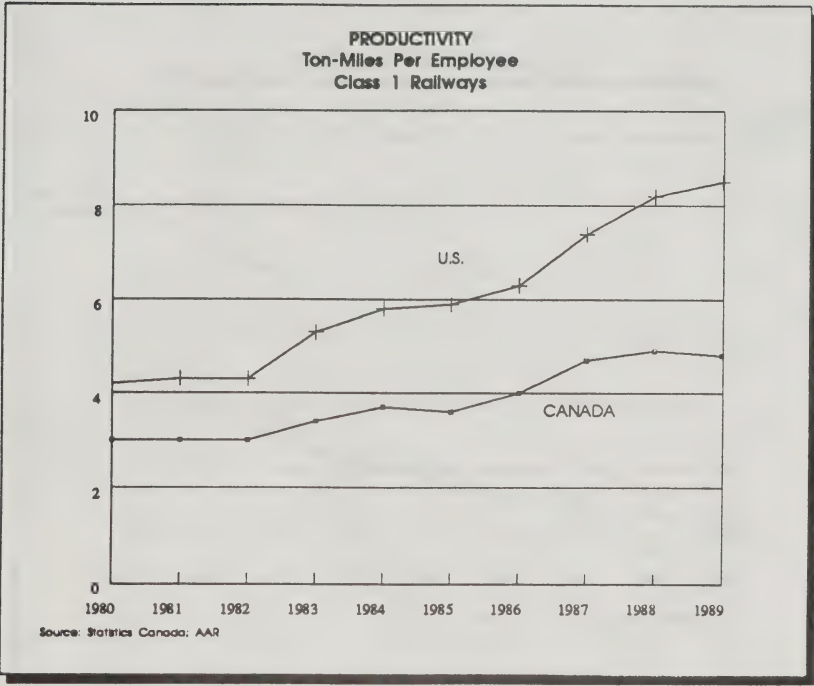
WCSC members employ over 110,000 people.

Total tonnage produced annually - 67 million.

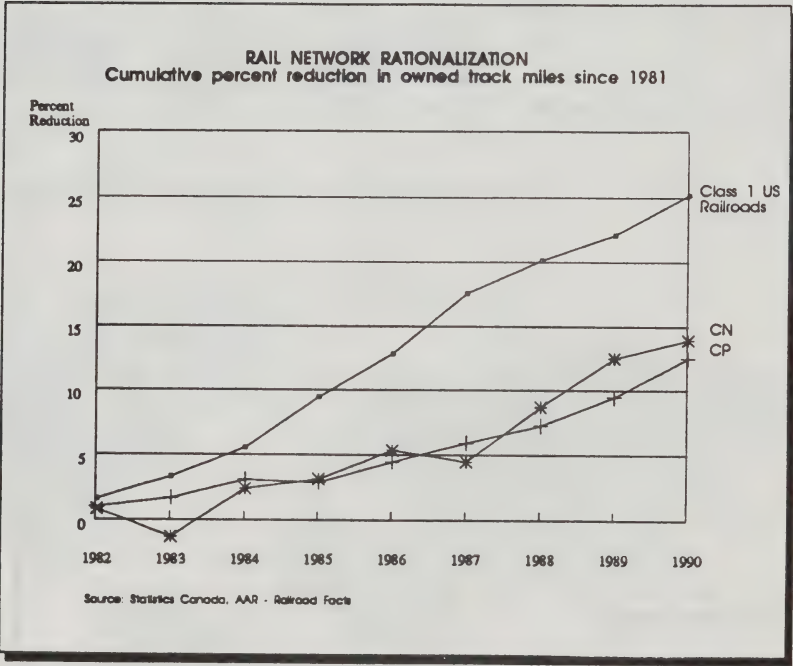
Transportation costs exceed \$4 billion annually.

WCSC products: Solid wood, Pulp & Paper, Sulfur, Coal, Fertilizers,
Petro Chemicals.

APPENDIX B



APPENDIX C





**Western Canadian
Shippers' Coalition**

1200 - 555 Burrard Street
Vancouver, B.C. V7X 1S7
Telephone (604) 684-0211
Fax (604) 687-4930

APPENDICE «TRPT-2»

(TRADUCTION)

WCSC

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION D'EXAMEN
DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

Présenté par :

Western Canadian Shippers' Coalition

Objet :

EXAMEN DÉTAILLÉ DE
LA LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

TABLE DES MATIÈRES**RÉSUMÉ ET ORIENTATIONS SOUHAITABLES**

- 1.0 INTRODUCTION
 - 2.0 APPORT, POUR LE CANADA, DES EXPORTATIONS DE MATIÈRES PREMIÈRES
 - 3.0 EXPORTATIONS DE MATIÈRES PREMIÈRES CANADIENNES SUR LES MARCHÉS MONDIAUX, DE 1945 JUSQU'À PRÉSENT
 - 4.0 CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS
 - 5.0 LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX
 - 6.0 PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS - EXPÉRIENCE DES EXPÉDITEURS
 - 7.0 AMÉLIORATIONS À LA LTN DE 1987
 - 7.1 PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS
 - Relation entre les PLC et l'interconnexion
 - Correspondance avec un expéditeur choisi
 - Droit à un ou plusieurs PLC
 - Direction du transport
 - Calcul des prix
 - Échéance
 - 7.2 INTERCONNEXION
 - Maintien des frais d'interconnexion maximums
 - Définition du «lieu de correspondance»
 - Abandon du lieu de correspondance
 - 7.3 PLC ET INTERCONNEXION VERS OU À PARTIR DE CONNEXIONS AVEC DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PROVINCIALES
 - Définition des points d'origine et de destination, aux fins des PLC
 - Lieu de correspondance avec des compagnies de chemin de fer provinciales
 - Accès aux compagnies de chemin de fer provinciales
 - 7.4 ARBITRAGE DE L'OFFRE FINALE
 - Obligation de la compagnie de chemin de fer de faire une offre de prix
 - Indemnisation de l'arbitre
 - 8.0 LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS
 - 9.0 CONSIDÉRATIONS DE PRINCIPE POUR L'AVENIR
- ANNEXE A
- ANNEXE B
- ANNEXE C

**RÉSUMÉ
ET
ORIENTATIONS SOUHAITABLES**

La *Western Canadian Shippers' Coalition* (la Coalition) est un organisme informel d'expéditeurs et d'associations qui représente les expéditeurs de l'Ouest canadien ayant des intérêts communs à l'égard de la politique des transports.

Parmi les membres de la Coalition, on retrouve de grands expéditeurs de l'Ouest canadien qui travaillent pour le secteur des mines, des engrais, des produits forestiers, de la potasse, du soufre, du charbon et des produits pétrochimiques. Les membres de la Coalition emploient plus de 110 000 personnes, produisent environ 67 millions de tonnes de produits par an et dépensent plus de 4 milliards de dollars par an pour le transport. La Coalition regroupe les membres suivants :

Alberta Forest Products Association
Canpotex Limited
Cominco Fertilizers
Council of Forest Industries of British Columbia
Esso Chimie Canada
Luscar Ltd.
Manalta Coal Ltd.
Novacor Chemicals
Potash Corporation of Saskatchewan (ventes de la PCS)
Sherritt Gordon Limited
Sultran Ltd.
Westar Mining Ltd.
Western Council - Ligue canadienne de transport industriel

Apport, pour le Canada, des exportations de matières premières

Le Canada est le septième pays commerçant au monde, même s'il ne se classe que 31^e sur le plan démographique. L'Allemagne occidentale est le seul pays industrialisé qui exporte un pourcentage plus élevé de son PIB que le Canada. Environ 30 p. 100 du PIB du Canada dépend des exportations et un emploi sur trois dépend directement des exportations. Ce chiffre est plus élevé dans l'Ouest canadien.

Les exportations canadiennes ont toujours été dominées par les matières premières. En 1945, nos exportations étaient presque entièrement constituées de matières premières et, en 1990, 48 p. 100 des exportations canadiennes étaient encore des matières premières ou des produits à base de ressources naturelles. La *Western Canadian Shippers' Coalition* exporte plus de 75 p. 100 de la valeur de ses produits, dont 50 p. 100 à l'étranger. De toute évidence, le Canada, et l'Ouest canadien en particulier, doit sa prospérité aux fabricants de produits à base de matières premières.

Exportations des matières premières canadiennes sur les marchés mondiaux

Le secteur primaire canadien évolue dans un contexte fort exigeant et concurrentiel. Certains secteurs se trouvent littéralement en présence de centaines de concurrents sur leur marché et les règles sont loin d'être les mêmes pour tous. Bon nombre de concurrents de la Coalition se trouvent avantagés par rapport aux fournisseurs canadiens en raison de leurs coûts de main-d'oeuvre moins élevés, de leur proximité des marchés, de subventions gouvernementales, etc. Face à ces pressions, toutes les industries de matières premières ont réduit leurs coûts de production et mis davantage l'accent sur l'efficacité, parfois de façon draconienne, ce qu'elles continuent de

faire pour assurer leur survie à long terme. Elles se sont orientées vers de nouveaux marchés, partout dans le monde et ont généralement fort bien réussi à conserver leurs tonnages ou volumes. Ces dernières années ont cependant été particulièrement difficiles, à cause de la récession et de la baisse des prix. L'exemple qui vient directement à l'esprit est celui du charbon qui atteint des tonnages presque sans précédent alors que certains producteurs se trouvent dans une situation financière désespérée et qu'aucun d'entre eux ne réalise des bénéfices satisfaisants. Un autre exemple est celui de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, qui a atteint le seuil de rentabilité en 1990 et qui a connu des pertes sans précédent de 900 millions de dollars en 1991.

Transport

Les frais de transport constituent une grande partie de la valeur livrée des produits des membres de la Coalition. Les frais de transport sont donc l'un des principaux facteurs d'accès aux marchés. Par exemple, les frais de logistique inhérents à certains produits en vrac FAB (franco à bord du navire, exprimés en pourcentage du prix actuel du produit, aux ports canadiens, se présentent à peu près comme suit : soufre : 50-70 p. 100; charbon : 40-50 p. 100; potasse : 33 p. 100. Étant donné que les frais de transport représentent une partie importante de ses coûts, la Coalition estime que les services et les prix du transport devraient être déterminés par le jeu du marché.

Le Canada à la croisée des chemins : le rôle de la concurrence

La révision de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* doit être envisagée dans une perspective plus large. Dans «Le Canada à la croisée des chemins» le professeur Porter situe le contexte. Selon lui :

«Par le passé, les politiques canadiennes qui ont le plus entravé la concurrence dans l'économie canadienne comprennent celles qui ont isolé les entreprises de la concurrence externe et interne.»

Il reconnaît l'incidence de changements récents sur la réglementation du transport qui visent à promouvoir la concurrence et à faire baisser les prix pour de nombreuses industries canadiennes. Il précise également qu'il reste encore beaucoup à faire pour renforcer la concurrence et améliorer les mesures incitatives sur les plans de l'innovation, des investissements et des améliorations.

Nous sommes d'accord pour dire que la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* constituait un pas dans la bonne direction. Dans l'ensemble, cette loi a permis d'accroître la concurrence dans l'industrie canadienne des transports, mais il faut faire davantage. M. Porter insiste sur la rivalité intérieure pour promouvoir l'innovation et obtenir un avantage concurrentiel. Selon lui :

«La rivalité intérieure est un élément essentiel de motivation, parce qu'elle incite les entreprises à faire des investissements et à prendre des risques pour devenir concurrentielles à l'échelle internationale.»

Pour la plupart des besoins de transport des membres de la Coalition, le transport ferroviaire est le seul mode de transport rentable leur permettant d'accéder aux marchés des États-Unis et aux ports canadiens pour les exportations destinées à d'autres pays. La production de la majorité des membres est desservie par une seule compagnie de chemin de fer et, sans les dispositions d'accès à la concurrence de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, ces membres seraient économiquement tributaires d'une seule compagnie de chemin de fer. Plus de 90 p. 100 du volume des producteurs de bois de construction du centre et du nord de la Colombie-Britannique, qui sont desservis par des compagnies de chemin de fer fédérales et provinciales, ne se trouvent pas dans la zone d'interconnexion. Bon nombre d'autres membres de la Coalition, à cause de leur emplacement et de leur type de produits, ne sont desservis que par une seule compagnie de chemin de fer et expédient tous leurs produits par chemin de fer.

Or, en tant que consommateurs, nous avons le choix entre cinq ou six grands constructeurs automobiles lorsque nous voulons acheter une voiture. Les dispositions d'accès à la concurrence de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* sont essentielles pour promouvoir la rivalité.

Là où les transporteurs canadiens évoluent en régime de concurrence, ils deviennent plus réceptifs aux besoins des expéditeurs. À notre avis, cependant, ils ne se montrent pas proactifs. Ils ont essentiellement réagi à la concurrence que leur faisaient les transporteurs américains, qui se sont montrés plus disposés à explorer de nouvelles idées et de nouveaux concepts de services. Par exemple, ce sont les transporteurs américains, juste au sud de la frontière américaine, qui ont pour la première fois participé aux rechargements de bois de construction. Ce sont également eux qui ont offert de meilleurs prix pour le trafic à destination des États-Unis, ce qui a donné lieu aux prix de ligne concurrentiels qui sont les seuls à donner de bons résultats. Par contre, lorsque l'on a demandé aux transporteurs canadiens de participer aux prix de ligne concurrentiels pour le trafic destiné au Canada, ils ont refusé de le faire.

D'après ce que nous savons, les transporteurs canadiens n'ont pas activement sollicité le trafic dans la zone d'un transporteur canadien concurrent en se prévalant des prix de ligne concurrentiels. Il semble même qu'ils aient découragé le recours aux PLC. Pour bon nombre de membres de la Coalition, il n'est tout simplement pas question d'assurer le transport par camions vers un autre transporteur ferroviaire pour susciter la concurrence. En conséquence, en dehors de la zone d'interconnexion, les expéditeurs canadiens n'ont, à toutes fins pratiques, que très peu de possibilités de recourir aux dispositions d'accès à la concurrence contenues dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Étant donné que la concurrence entre les transporteurs canadiens est on ne peut plus tiède et que les transporteurs ferroviaires américains sont les premiers à faire concurrence au trafic canadien, le fait de supprimer l'option d'accès aux transporteurs américains par l'entremise des PLC compromettra gravement la compétitivité des exportateurs canadiens. De plus, cette suppression irait à l'encontre des intérêts à long terme au Canada. Toujours selon M. Porter :

«La concurrence avec des compagnies étrangères est également un stimulant puissant pour les entreprises d'un pays qui veulent devenir plus concurrentielles, mais elle est rarement un substitut équivalent à la rivalité intérieure.»

Compte tenu de la réticence des transporteurs canadiens à se faire concurrence en se prévalant des dispositions d'accès à la concurrence, il est d'autant plus important que la concurrence vienne des transporteurs étrangers. Nous nous inquiétons donc des propositions de CP Rail visant à restreindre la concurrence en apportant des modifications à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Dans le *Globe & Mail* du 7 mai 1992, M. Stinson a déclaré : *«La loi vise à promouvoir la concurrence, mais non une concurrence équilibrée. Les transporteurs ferroviaires des États-Unis peuvent se prévaloir des dispositions de notre loi en matière de réglementation pour accéder au trafic canadien, mais l'inverse n'est pas vrai pour les transporteurs canadiens qui veulent accéder au trafic américain.»*

Une des caractéristiques essentielles de la politique relative à la LTN est que les services de transport visent à répondre aux besoins des expéditeurs et des voyageurs. La réponse est fort différente si l'on estime que les transporteurs offrent un service aux expéditeurs et si l'on se pose la question de savoir, du point de vue de l'expéditeur canadien, qui fait concurrence aux Américains sur leurs propres marchés. Au Canada, les expéditeurs ont bien moins d'options en matière de transport concurrentiel que leurs homologues des États-Unis, où la concurrence dans le secteur des transports est plus naturelle et plus évidente qu'au Canada. La question n'est donc pas de savoir si les chemins de fer américains ont plus facilement accès au trafic canadien. Il s'agit plutôt de savoir si les expéditeurs canadiens ont accès à des

modes de transport concurrentiels, au même titre que leurs homologues américains. Les prix de ligne concurrentiels permettent d'équilibrer la position concurrentielle des expéditeurs américains et canadiens qui desservent le marché américain.

Dans le cas des chemins de fer au Canada, nous estimons que la concurrence avec les transporteurs américains a été l'un des principaux facteurs qui leur ont permis de devenir plus concurrentiels. Il faudrait favoriser tant la concurrence intérieure que les possibilités d'accès aux transporteurs américains. Selon nous, si l'on veut donner suite à l'initiative de prospérité du gouvernement et accroître la compétitivité du Canada sur les marchés mondiaux, il faudrait renforcer la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, afin d'améliorer les possibilités de concurrence.

Améliorations à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*

Les quatre fondements de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* sont :

- i) la suppression de l'établissement conjoint des prix;
- ii) la suppression de l'obligation de publier les prix;
- iii) les contrats confidentiels;
- iv) l'accès à la concurrence et l'aide aux expéditeurs.

Il est important de reconnaître que l'efficacité de cette loi découle de l'incidence conjointe de ces quatre fondements. La suppression de l'un de ces quatre fondements ferait tomber toute la structure et ramènerait les expéditeurs de la Coalition à une situation bien plus grave que celle qui prévalait avant 1987. Il faut maintenir, voire améliorer davantage, la concurrence intramodale accrue dans l'industrie canadienne du transport ferroviaire. À cette fin, nous faisons les recommandations suivantes :

Prix de ligne concurrentiels («PLC»)

1. Confirmer que les expéditeurs ont droit aux PLC, quel que soit l'accès à l'interconnexion.
2. Toute référence au lieu de correspondance le plus proche aux fins des PLC devrait être le lieu de correspondance le plus proche avec le transporteur de liaison choisi par l'expéditeur.
3. Les PLC devraient être offerts aux deux extrémités d'un parcours continu.
4. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ne devrait pas exiger que le lieu de correspondance soit dans la direction la plus plausible du mouvement du trafic. C'est le caractère concurrentiel du parcours qui importe.
5. Le calcul des PLC devrait être modifié afin i) d'éliminer la méthode aux termes de laquelle le niveau des PLC sera fondé sur les prix publiés offerts par le transporteur de PLC pour un trafic semblable (autrement dit, le transporteur de PLC ne devrait pas intervenir dans l'établissement du taux de PLC); ii) de préciser que lorsque le niveau du taux de PLC est fondé sur le taux moyen du transporteur de PLC, il devrait être net de tous les rabais et allocations.
6. Il faudrait obtenir un PLC pour une période de plus d'un an.

Interconnexion

7. Il faudrait maintenir les frais d'interconnexion maximums prescrits par l'Office.
8. Aux fins d'interconnexion, la définition du «lieu de correspondance» devrait comprendre l'endroit où se rejoignent les services de deux compagnies de chemin de fer, quel que soit le propriétaire de la voie de chemin de fer, mais sous réserve des droits de circulation établis par contrat et(ou) du consentement des propriétaires de la voie privée.

9. Une compagnie de chemin de fer ne devrait pas pouvoir abandonner les voies ferrées qui donnent accès à un lieu de correspondance sans en faire préalablement la demande à l'Office.

PLC et interconnexion à destination ou en provenance de connexions avec des chemins de fer provinciaux

10. Le lieu de correspondance entre une compagnie de chemin de fer provinciale et une compagnie de chemin de fer fédérale devrait être inclus en tant que point d'origine ou de destination pour les PLC, de même qu'aux fins d'interconnexion, de telle sorte que les expéditeurs desservis par une compagnie de chemin de fer provinciale au point d'origine ou de destination ne se voient pas refuser les avantages des PLC et de l'interconnexion aux fins d'accès à la concurrence.
11. Les droits de circulation exigés par l'Office devraient être valables aussi bien pour les compagnies de chemin de fer provinciales que pour les compagnies de chemin de fer fédérales.

Arbitrage de l'offre définitive

12. La Loi de 1987 sur les transports nationaux devrait expressément prévoir que, sur demande d'un expéditeur, une compagnie de chemin de fer doit fournir son offre de prix définitive dans des délais raisonnables, par exemple dans les 30 jours, à défaut de quoi l'offre définitive de l'expéditeur est automatiquement retenue.

Viabilité des chemins de fer

Le mandat relatif à l'examen de la Loi de 1987 sur les transports nationaux nous fait nous poser la question suivante : l'accès accru à la concurrence a-t-il compromis la viabilité financière des chemins de fer? Si c'est effectivement le cas, la solution serait de réduire la concurrence en éliminant, par exemple, les PLC. La viabilité des chemins de fer dépend également de la capacité de gérer et de réduire les coûts. Elle dépend aussi de la viabilité et de la rentabilité des principaux expéditeurs, qui doivent être en mesure de maintenir et d'augmenter leur utilisation des services ferroviaires. Nous estimons que toute solution visant à réduire la concurrence ne fera que compromettre la compétitivité des industries canadiennes, ce qui n'est tout simplement pas une option.

Nous sommes d'accord avec le point de vue de M. Michael Porter, à savoir que :

«La productivité est la pierre angulaire de la compétitivité et, partant, celle du niveau de vie d'un pays» et que «Aujourd'hui, bien plus que par le passé, la viabilité de bon nombre d'industries et d'entreprises canadiennes dépend de leur capacité d'accroître la productivité.»

Les données qui sont du domaine public font clairement ressortir que l'amélioration de la productivité constitue un problème pour les chemins de fer canadiens. Bien qu'ils aient augmenté leur productivité dans les années 80, ils ne l'ont pas fait au même rythme que les transporteurs américains. Plusieurs facteurs contribuent à l'élargissement de ce fossé et, notamment, la lenteur à laquelle s'est faite la rationalisation du réseau ferroviaire canadien. En dépit de l'urgence d'accroître leur productivité, les chemins de fer canadiens n'ont pas fait de demande pour céder les 4 p. 100 maximum par année dont ils pourraient se départir.

Rationalisation du réseau ferroviaire

Cependant, les incidences de la politique sont évidentes. Les transporteurs canadiens ne semblent pas accroître leur productivité au même rythme que leurs homologues américains, et il semble y avoir à la fois des restrictions internes et externes quant à leur capacité de devenir plus productifs. Il ne fait aucun doute que la rationalisation du réseau ferroviaire est un problème complexe, tant au niveau technique que politique. Les solutions ne sont pas évidentes. Cependant, il s'agit d'un secteur de politique qui requiert une attention immédiate et des solutions novatrices.

Il faudra adopter une approche plus large à l'égard des droits de circulation et des lignes ferroviaires sur courtes distances. Les compagnies de chemin de fer devraient bénéficier d'une indemnisation appropriée pour les droits de parcours, mais ne pas pouvoir imposer des frais prohibitifs pour les droits de circulation. Il faut sérieusement envisager des lignes ferroviaires sur courtes distances, à prix avantageux.

Il est très important, lorsque l'on envisage des solutions visant à rationaliser le réseau ferroviaire, de maintenir ou d'améliorer l'accès à la concurrence. La rationalisation de l'infrastructure ferroviaire canadienne pourrait donner lieu à une réglementation provinciale des chemins de fer, qui joueraient un plus grand rôle pour ce qui est des besoins de transport des expéditeurs. Le transfert des chemins de fer de la compétence fédérale à la compétence provinciale pourrait limiter ou restreindre la mise en oeuvre des mesures d'accès à la concurrence des expéditeurs que l'on trouve dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. À notre avis, il faut :

- harmoniser les dispositions de réglementation fédérales et provinciales concernant l'accès à la concurrence des expéditeurs et l'aide dont ils ont besoin;
- reconnaître que les lieux de correspondance et les droits de circulation pour les lignes ferroviaires sur courtes distances doivent être traités sur le même pied que les lieux de correspondance et les droits de circulation pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Taxes ferroviaires

Les arguments avancés par les compagnies de chemin de fer, à savoir qu'elles devraient bénéficier des mêmes règles que leurs concurrents (p. ex. par l'entremise de réductions d'impôt) ne constituent pas une fin en soi et ne se justifient que si les économies ainsi réalisées sont partagées avec les expéditeurs, pour qu'ils puissent devenir plus concurrentiels sur les marchés mondiaux.

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS («LTR DE 1987»)

La LTR de 1987 a eu une incidence bénéfique sur les membres de la Coalition qui se servent de camions du fait que, dans bien des cas, cela leur a permis d'augmenter le nombre d'options possibles en matière de transport.

Avant la LTR de 1987, les exigences en matière de commodité publique ont souvent été une source de grands retards et d'incertitude, en plus de faire augmenter les prix et de réduire les services. Certains membres ne pouvaient pas avoir accès aux services de transport concurrentiels que l'on trouvait sur le marché.

La Coalition souscrit au principe de délivrance de licences aux entreprises de camionnage fondé sur la seule aptitude d'un demandeur à en être titulaire. Cette condition deviendra *sine qua non* à partir du 1^{er} janvier 1993. La Coalition s'opposerait à toute prolongation de la période de transition ou à toute tentative d'imposer des conditions plus strictes. Nous estimons que c'est le jeu du marché qui devrait réglementer le camionnage.

1.0

INTRODUCTION

La *Western Canadian Shippers' Coalition* (la Coalition) est un organisme informel d'expéditeurs et d'associations qui représente les expéditeurs de l'Ouest canadien ayant des intérêts communs à l'égard de la politique des transports. Les membres de la Coalition sont de grands utilisateurs de services de transport et, surtout, de services de transport ferroviaire.

Parmi les membres de la Coalition, on retrouve de grands expéditeurs de l'Ouest canadien qui travaillent pour le secteur des mines, des engrais, des produits forestiers, de la potasse, du soufre, du charbon et des produits pétrochimiques. L'Annexe «A» traite du tonnage global, de l'emploi, des frais de transport et des marchés des membres de la Coalition. Les membres de la Coalition sont :

a) L'Association des produits forestiers de l'Alberta

L'Association des produits forestiers de l'Alberta (APFA) représente 70 compagnies ayant leur siège social en Alberta qui se spécialisent en bois de construction, panneaux et pâtes et papiers. En 1991, les ventes destinées au Canada, aux États-Unis, à la CEE et à l'Asie se sont élevées à 1,8 milliard de dollars. Près de 13 500 personnes sont directement employées par l'industrie forestière de l'Alberta, qui occupe le 4^e rang au sein de la province.

b) Canpotex Limited

Canpotex Limited appartient à des producteurs de potasse de la Saskatchewan et vend de la potasse en Asie, en Amérique latine, en Europe, en Océanie et en Afrique. Ses objectifs sont de faciliter le transport efficient et à bon marché de potasse vers les marchés étrangers et d'assurer une source d'approvisionnement continue par l'entremise de dix mines, deux compagnies de chemin de fer et quatre ports.

c) Cominco Fertilizers

Cominco Fertilizers est une division de Cominco Ltd. Au Canada, les ventes de Cominco Fertilizers s'élèvent à près de 350 millions de dollars et ses frais de distribution sont de l'ordre de 92 millions de dollars. Cette division canadienne vend près de 2 millions de tonnes de produits par an et on estime qu'elle emploie directement près de 800 personnes.

d) Council of Forest Industries of B.C. et ses membres affiliés

Le COFI et ses membres affiliés (Northern Interior Lumber Sector, Caribou Lumber Manufacturer's Association et Interior Lumber Manufacturers Association) sont des associations professionnelles dont les membres et les membres affiliés produisent toute une gamme de produits forestiers, notamment : des pâtes, du papier journal, du papier, du contre-plaqué et d'autres produits à grande valeur ajoutée. Les compagnies membres et les membres affiliés produisent plus de 90 p. 100 de la valeur des produits forestiers provenant de la Colombie-Britannique. En 1990, les ventes se sont chiffrées à 11 milliards de dollars et les principaux marchés étaient le Canada, les États-Unis, la CEE et le Japon.

e) Esso Chimie Canada

Esso Chimie Canada - Produits chimiques agricoles est un grand fabricant d'engrais à base d'azote et de phosphate qui possède une usine de calibre mondial au nord-est d'Edmonton (Alberta). Ses principaux marchés se trouvent dans l'Ouest et l'Est canadien, de même qu'aux États-Unis. Ses produits sont également vendus, depuis le Port de Vancouver, sur les marchés internationaux autres que ceux de l'Amérique du Nord.

f) Luscar Ltd.

Luscar Ltd. exploite sept mines de charbon : quatre en Alberta et trois en Saskatchewan. Ces mines ont produit plus de 10 millions de tonnes de charbon en 1991, dont 70 p. 100 devaient être transportées par chemin de fer pour rejoindre le marché intérieur et les marchés étrangers. En 1991, les frais de transport ferroviaires de Luscar se sont élevés à plus de 150 millions de dollars. Luscar Ltd. employait plus de 1 200 personnes en 1991.

g) Manalta Coal Ltd.

Manalta Coal Ltd., le plus grand producteur de charbon au Canada, est une compagnie entièrement canadienne et dirigée par des Canadiens qui exploite les mines de Gregg River et de Line Creek, dans les Montagnes Rocheuses, de même que six mines à ciel ouvert dans les Prairies, dans l'Ouest canadien. Les mines de Gregg River et de Line Creek nécessitent ensemble le transport par chemin de fer de 5 millions de tonnes par an.

h) Novacor Chemicals

Novacor est une grande compagnie internationale de produits chimiques et de plastiques dont le siège social se trouve à Calgary (Alberta). Ses usines de l'Alberta et de l'Ontario produisent plus de 3 millions de tonnes de produits chimiques de base et primaires tels que l'éthylène, le styrène et le propylène. De plus, ses installations de méthanol en Alberta ont une capacité annuelle de l'ordre de 900 000 tonnes. Cette compagnie vend essentiellement ses produits aux États-Unis, en Asie, dans les pays de la CEE et au Canada. En Amérique du Nord, elle emploie 2 300 personnes.

i) Potash Corporation of Saskatchewan (ventes de la PCS)

Potash Corporation of Saskatchewan Inc. est le plus grand fournisseur de potasse au monde et ses actions sont émises dans le public. Les mines de la PCS se trouvent en Saskatchewan. La potasse est extraite de cinq mines, dont quatre appartiennent à la PCS qui les exploite. Canpotex Ltd. s'occupe des ventes à l'étranger et du transport. La PCS se charge des ventes en Amérique du Nord et sur le marché primaire des États-Unis. Cette entreprise emploie près de 1 200 personnes.

j) Sherritt Gordon Limited

Sherritt Gordon Limited est une entreprise publique canadienne dont le siège social se trouve à Fort Saskatchewan (Alberta). Les activités entièrement intégrées de Sherritt comprennent le raffinage et la vente du nickel et du cobalt, la mise au point et la commercialisation de matériaux industriels et de technologies métallurgiques de pointe, la production et la commercialisation d'engrais et de produits chimiques, de même que la production et la vente de pétrole et de gaz naturel. Pour les années 90, les frais de transport de Sherritt ont été évalués aux environs de 55 millions de dollars.

k) Sultran Ltd.

Sultran Ltd. est une entreprise de transport et de services logistiques qui appartient à la Canadian Sulphur Industry. Elle fournit des services de transport et de logistique pour les exportations de soufre de l'Ouest canadien destinées à des clients répartis dans le monde entier. Sultran Ltd. achète pour environ 180 millions de dollars par an de services de transport ferroviaire au Canada. Cette compagnie possède et exploite également, dans le Port de Vancouver, une gare maritime pour les produits pétrochimiques en vrac du nom de Pacific Coast Terminals Co. Ltd.

l) Westar Mining Ltd.

Westar Mining Ltd. est le plus grand producteur et exportateur au Canada de charbon métallurgique utilisé dans la fabrication de l'acier. Les expéditions actuelles en provenance de deux mines s'élèvent à 9,5 millions de tonnes par an et nécessitent, chaque année, des frais de transport/gare maritime de plus de 200 millions de dollars. Les installations de cette entreprise, qui emploie près de 1 750 personnes, sont proches d'une compagnie de chemin de fer.

m) Western Council - Ligue canadienne de transport industriel

La Ligue canadienne de transport industriel représente les intérêts de près de 450 entreprises d'expédition, partout au Canada, dont plus de 150 se trouvent dans l'Ouest canadien. Le Western Council comprend huit délégués votants, à savoir deux de chacune des provinces ou régions de l'Ouest. Il a pour mandat de représenter les points de vue et les intérêts des membres de l'Ouest au sein de l'organisme national, et il exerce une grande influence sur les activités de la Ligue nationale.

Certains membres de la Coalition présenteront leurs propres mémoires au Comité d'examen. La Coalition soumet le présent mémoire pour faire valoir la communauté d'intérêts qu'il y a entre un grand nombre d'expéditeurs de l'Ouest, de même que l'importance que ces derniers attachent à une politique de transport appropriée, compatible avec le maintien du bien-être économique de l'Ouest canadien et la promotion de sa puissance économique.

2.0**APPORT, POUR LE CANADA,
DES EXPORTATIONS DE
MATIÈRES PREMIÈRES**

Le Canada est le septième pays commerçant au monde, même s'il ne se classe que 31^e sur le plan démographique. L'Allemagne occidentale est le seul pays industrialisé qui exporte un pourcentage plus élevé de son PIB que le Canada. Ce pourcentage est sans doute plus faible maintenant, depuis la fusion des deux Allemagne. Environ 30 p. 100 du PIB du Canada dépend des exportations et un emploi sur trois est directement lié aux exportations. Ce chiffre est plus élevé dans l'Ouest canadien.

*Le Canada, et
l'Ouest canadien en
particulier, doit sa
prospérité à
l'exportation des
matières premières.*

Les exportations canadiennes ont toujours été dominées par les matières premières. En 1945, nos exportations étaient presque exclusivement des matières premières et, en 1990, 48 p. 100 des exportations canadiennes étaient toujours des matières premières ou des produits à base de matières premières. La Coalition des expéditeurs de l'Ouest canadien exporte plus de 75 p. 100 de la valeur de ses produits, dont 50 p. 100 à l'étranger. De toute évidence, le Canada, et l'Ouest canadien en particulier, doit sa prospérité à l'exportation de matières premières et de produits à base de matières premières.

3.0

**EXPORTATIONS DES MATIÈRES
PREMIÈRES CANADIENNES SUR
LES MARCHÉS MONDIAUX
DE 1945 JUSQU'À PRÉSENT**

Jusque dans les années 70, les acheteurs étrangers étaient particulièrement à l'affût de nos exportations de matières premières. Les prix et les marges de profit résultant de la vente de ces ressources étaient, en général, très satisfaisants. Depuis 1945 jusqu'à la moitié des années 70, les matières premières canadiennes ont souvent dominé les marchés internationaux. Pendant cette période, il arrivait souvent que des acheteurs se rendent au Canada pour y chercher des produits à exporter et en négocier le prix d'achat. La plupart de nos exportations de matières premières constituaient une part importante de l'approvisionnement mondial, et parfois même la principale. Cependant, dans les années 70, les choses ont commencé à changer. Les Canadiens ont estimé nécessaire de commencer à parcourir le monde pour promouvoir le plus possible leurs exportations de matières premières, afin de trouver de nouveaux marchés et de conserver ceux qu'ils détenaient. Les exportations canadiennes de matières premières ont commencé à subir diverses pressions attribuables à trois facteurs d'importance croissante depuis à peu près 1975 jusqu'à présent.

- 1) Il y a d'abord eu la montée de matières premières concurrentielles provenant d'autres pays, produites dans des circonstances différentes et parfois fort avantageuses, notamment : coûts de main-d'œuvre moins élevés, proximité des grands marchés, subventions gouvernementales, etc. Nombreux sont les exemples de nouvelles sources de concurrence qui sont perçues comme un avantage par rapport au Canada et qui sont parfois considérées comme inéquitables. Pour n'en citer que quelques-unes :

Les exportateurs canadiens de matières premières sont en concurrence avec de nouveaux fournisseurs étrangers, moins chers.

Les frais d'exploitation au Canada ont connu une forte hausse au chapitre de la production et du transport des produits dérivés de matières premières.

De 1945 à 1970, le Canada a dominé l'approvisionnement en nickel destiné aux marchés occidentaux en produisant plus de 75 p. 100 de l'offre réelle. Aujourd'hui, il existe plus de 20 sources de nickel dans le monde, dont de nombreuses provenant de

fournisseurs de sous-produits, ce qui a une incidence correspondante sur les prix. Ces dernières années, l'Arabie saoudite est devenue un nouveau fournisseur important de soufre, proche des marchés clés. Depuis 1945, le Chili est devenu un grand exportateur de cuivre.

En 1971, les mines ont été nationalisées par le gouvernement chilien, dont les politiques d'établissement des prix ont contribué à la distorsion du cours mondial du cuivre, ce qui a fortement touché le Canada, qui en exportait beaucoup. Dans les années 80, les pays d'Amérique du Sud sont devenus de grands producteurs de pâtes et papiers, et la part du Canada dans les exportations mondiales de pâtes et papiers est en train de diminuer.

Ces dix dernières années, les exportateurs de matières premières ont dû réagir à de grandes modifications du marché.

- 2) Le deuxième facteur qui a influé sur les exportations canadiennes de matières premières est la hausse rapide des frais d'exploitation au Canada pour ce qui est de la production des matières premières et de leur transport vers les marchés mondiaux. Bien que la production et la logistique canadiennes semblaient suffisamment efficaces, les coûts liés à l'emploi, à la fiscalité, au capital, à l'environnement et aux matériaux ont fortement augmenté dans les années 70. Progressivement, les marges de profit des producteurs ont diminué à un moment où il est devenu plus difficile d'obtenir des augmentations de prix en raison de nouvelles sources de concurrence.
- 3) Le troisième facteur, plus subtil celui-là, a été la mise au point et le recours à la technologie, à l'échelle mondiale, qui a commencé à avoir une incidence croissante sur l'utilisation et la consommation de matériaux à base de matières premières. On a commencé à mettre au point des matériaux de remplacement et, lorsqu'on utilisait des matériaux à base de matières premières, la technologie permettait aux fabricants d'obtenir davantage, avec les mêmes unités d'entrée.

Les exportateurs canadiens ont également dû composer avec d'autres facteurs, moins importants sans doute, tels que de grandes modifications du marché un peu partout dans le monde. C'est ainsi qu'au cours des dix dernières années, pour ne citer qu'un exemple, les principaux débouchés du soufre canadien se sont déplacés de l'Europe occidentale vers l'Afrique du Nord.

Enfin, il y a eu un changement notoire dans la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain. En 1986, le dollar canadien valait 0,70 dollar américain, alors qu'il vaut presque 0,84 dollar aujourd'hui. Comme la plupart des exportations canadiennes de matières premières se vendent en dollars américains, cette différence se fait directement sentir. C'est ainsi que l'indice des prix pour les principaux produits d'exportation a baissé depuis 1972 jusqu'en 1992 et l'on s'attend à ce que cette baisse se poursuive. De toute évidence, l'industrie primaire canadienne évolue dans un contexte fort exigeant et concurrentiel.

Ces facteurs ont progressivement affaibli la compétitivité des producteurs et des exportateurs canadiens, bien qu'ils aient su s'adapter de différentes façons. Toutes les entreprises de matières premières ont réduit leurs coûts de production et accru leur efficacité, parfois de façon draconienne, ce qu'elles continuent de faire pour assurer leur survie à long terme. Elles se sont diversifiées sur de nouveaux marchés, un peu partout dans le monde, et ont généralement réussi à conserver leurs tonnages ou leurs volumes. En fait, certains problèmes rencontrés par les entreprises de matières premières au Canada ont été masqués par les chiffres attribués au tonnage, ce qui révèle le maintien d'un niveau élevé de ventes internationales. Un excellent exemple est celui du charbon, qui atteint des tonnages presque sans précédent, alors que certains producteurs se trouvent dans une situation financière extrêmement difficile et qu'aucun d'entre eux ne réalise de bénéfices satisfaisants. Un autre exemple est celui de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, qui a atteint le seuil de rentabilité en 1990 et qui a connu des pertes sans précédent de 869 millions de dollars en 1991.

Dans l'ensemble, l'industrie pétrolière et gazière au Canada (qui comprend le soufre) n'a pas été rentable depuis 1985, tendance qui devrait se poursuivre jusque vers la moitié des années 90. Depuis 1985, la rentabilité des capitaux et le rendement des fonds propres sont respectivement de 2,5 p. 100 et de 3,3 p. 100, bien en-deçà de la valeur habituelle des capitaux et de ce que l'on peut constater dans tout autre secteur de l'industrie canadienne. Il s'ensuit qu'au cours des deux dernières années, dans la seule ville de Calgary, plus de 10 000 personnes ont été mises à pied dans l'industrie, qui s'est efforcée de réduire les coûts et de demeurer viable.

*Ces dernières
années, nombreux
sont les
exportateurs de
matières premières
qui ont connu des
difficultés.*

4.0

**CONCURRENCE DANS LE
SECTEUR DES TRANSPORTS**

L'accès à des services de transport efficaces, et notamment à des services de transport ferroviaire efficaces, est d'importance capitale pour les expéditeurs membres de la Coalition. En général, les produits qu'ils expédient le sont en vrac et doivent parcourir de grandes distances, depuis leurs points d'origine dans l'Ouest canadien jusqu'à leur livraison sur des marchés lointains. Pour la plupart de ces expéditions (à l'exception de certains produits forestiers et de certaines livraisons locales d'engrais), le transport routier ne constitue pas une solution de rechange concurrentielle et efficace au transport ferroviaire. Sauf pour quelques expéditeurs, le transport fluvial n'est pas une solution pratique. En conséquence, en ce qui concerne les besoins de transport de la majorité des membres de la Coalition, le transport ferroviaire est le seul mode d'accès économique aux marchés canadiens et américains, de même qu'aux ports pour les marchés d'exportation. Sur ces marchés, les membres de la Coalition se trouvent en présence d'une économie mondiale concurrentielle et leurs clients peuvent généralement bénéficier d'autres sources d'approvisionnement, à meilleur compte, en provenance du monde entier.

*Pour la plupart des
membres de la
Coalition, le
transport
ferroviaire est le
seul mode d'accès
pratique aux
marchés.*

En général, pour accéder à certains marchés, les membres de la Coalition doivent faire concurrence aux sources d'approvisionnement américaines qui présentent souvent des atouts concurrentiels en raison de leur grande proximité des marchés, surtout de ceux situés aux États-Unis. Pour répondre à leurs besoins en matière de transport, ces concurrents américains se voient souvent offrir des solutions beaucoup plus concurrentielles que leurs homologues canadiens. En raison de leur plus grande proximité des marchés, les expéditeurs américains ont tendance à considérer le transport routier comme une solution plus efficace et concurrentielle. Le transport fluvial semble être une meilleure solution sur le plan de la concurrence aux États-Unis qu'au Canada, en raison du grand réseau fluvial dont sont dotés les États-Unis. La structure du réseau ferroviaire aux États-Unis est également fort différente de celle du Canada,

en raison du plus grand nombre de transporteurs que l'on y trouve. En conséquence, la concurrence des chemins de fer intramodaux et celle du transport intermodal routier et fluvial est bien plus courante que celle que l'on trouverait normalement au Canada.

Le régime de transport qui existait avant la promulgation de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* («LTN, 1987») n'a guère contribué à améliorer la compétitivité des expéditeurs de la Coalition en matière de transport. Contrairement aux autres industries, celle des chemins de fer a été autorisée à établir des prix conjointement. Allié à la publication obligatoire des taux de fret, l'établissement de prix conjoints a éliminé toute prétention de concurrence entre les chemins de fer sur le plan des prix, même lorsqu'un expéditeur avait accès à plus d'un chemin de fer. Qui plus est, rares sont les expéditeurs de l'Ouest canadien qui ont accès à plus d'un transporteur ferroviaire.

Les expéditeurs de la Coalition se sont trouvés fortement désavantagés par rapport à leurs concurrents étrangers, et surtout par rapport aux concurrents américains, parce qu'ils avaient moins facilement accès à des services de transport concurrentiels. Cette situation s'est aggravée pour les expéditeurs de la Coalition, la valeur de leurs produits étant généralement plus faible, si bien que les frais de transport constituent un pourcentage relativement élevé de l'ensemble des coûts ou du prix de vente. Certains expéditeurs proches de la frontière américaine ont fait preuve d'ingéniosité pour accéder aux transporteurs ferroviaires américains et, ainsi, se prévaloir d'une certaine concurrence dans le secteur ferroviaire. Cependant, pour les expéditeurs qui se trouvent plus loin de la frontière, ces mesures n'étaient pas rentables.

La concurrence intramodale des chemins de fer et celle du transport intermodal routier et fluvial est bien plus courante aux États-Unis que celle que l'on trouverait normalement au Canada.

5.0

**LOI DE 1987 SUR LES
TRANSPORTS NATIONAUX**

La promulgation de la LTN de 1987 a donné une nouvelle signification et une reconnaissance accrue au fait que la compétitivité de l'industrie canadienne dépend de services de transport vers les marchés à desservir. En augmentant les possibilités de concurrence entre les différents modes de transport dans l'industrie ferroviaire canadienne, la nouvelle loi a diminué les inconvénients auxquels devaient faire face les expéditeurs de la Coalition par rapport à leurs homologues étrangers dans le secteur des transports. Il est dès lors indispensable, à tout le moins, de maintenir cette concurrence accrue de l'industrie canadienne du transport ferroviaire et, si possible, de l'améliorer encore en apportant des modifications à la Loi à la suite du présent examen.

La promulgation de la Loi de 1987 sur les transports nationaux a donné une nouvelle signification au fait que la concurrence au sein de l'industrie canadienne dépend de services de transport concurrentiels.

Dans le contexte du transport ferroviaire, les fondements de la Loi de 1987 sur les transports nationaux sont les suivants :

- a) élimination de l'établissement d'un prix conjoint par les compagnies canadiennes de chemin de fer;
- b) élimination de la publication obligatoire des prix;
- c) possibilité, pour les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, de conclure des contrats confidentiels au sujet de leurs modalités de transport;
- d) accès concurrentiel réel et mesures d'aide aux expéditeurs, y compris des prix de ligne concurrentiels, élargissement de l'interconnexion, arbitrage de l'offre définitive, procédures d'appels accélérées dans l'intérêt public et droits de circulation.

La Coalition estime que ces quatre fondements font chacun partie intégrante d'un régime bien conçu et équilibré conforme à la Politique sur les transports nationaux énoncée à la l'article 3 de la LTN de 1987. Cet article précise, notamment, que la concurrence et les forces du marché doivent, dans la mesure du possible, être les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces, et que la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport doit se limiter aux services et aux régions où elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs.

Il est important de reconnaître que l'efficacité de cette loi découle de l'incidence conjointe de ces quatre fondements. Ainsi, l'élimination de l'établissement de prix conjoints ne serait pas efficace s'il n'y avait ni confidentialité, ni accès concurrentiel réel. De même, l'accès concurrentiel réel n'aurait guère de valeur dans un régime où les prix seraient établis conjointement et où les tarifs marchandises devraient être obligatoirement publiés. Les contrats confidentiels constituent un compromis raisonnable entre le pouvoir de négociation des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer, compromis qui suppose des mesures d'aide efficaces aux expéditeurs, de même que la possibilité de recourir à d'autres solutions en matière de concurrence.

La suppression d'un de ces quatre fondements ferait tomber toute la structure et ramènerait les expéditeurs de la Coalition à une situation qui serait bien plus grave que celle qui prévalait avant 1987.

De même, il ne serait pas possible de modifier considérablement l'un quelconque de ces quatre piliers sans tenir compte de l'incidence d'un tel changement sur les autres. Ainsi, la possibilité de conclure un contrat confidentiel avec une compagnie de chemin de fer ne présenterait guère d'intérêt pour un expéditeur, à moins qu'il puisse négocier sur une base relativement égale à celle de la compagnie de chemin de fer. Si l'on diminuait les prix de ligne concurrentiels ou l'arbitrage de l'offre définitive, on compromettrait gravement le pouvoir de négociation des expéditeurs avec les compagnies de chemin de fer. La Coalition estime donc qu'avant d'apporter des changements susceptibles d'altérer l'un quelconque des quatre fondements qui sous-tendent le régime concurrentiel et le cadre législatif actuels, il est indispensable de les considérer globalement, compte tenu de leur incidence générale.

*La suppression
d'un quelconque
des quatre
fondements
provoquerait
l'effondrement de
toute la
structure.*

*Il est important
de reconnaître que
l'efficacité de la
Loi découle de
l'incidence
conjointe des
quatre fondements
sur lesquels elle
s'appuie.*

6.0

**PRIX DE LIGNE
CONCURRENTIELS****EXPÉRIENCE DES EXPÉDITEURS**

Les expéditeurs de l'Ouest canadien étaient de fervents adeptes de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Cependant, leur appui dépendait de l'insertion, dans cette loi, de protections appropriées contre les pouvoirs des compagnies de chemin de fer sur le marché. Les modalités relatives à l'accès concurrentiel contenues dans la LTN de 1987 sont toutes très importantes; cependant, les PLC étaient et continuent d'être considérés par les expéditeurs de l'Ouest comme un élément essentiel de l'accès concurrentiel. Pour les expéditeurs de l'Ouest, les PLC sont essentiels, du fait qu'ils permettent à ceux qui se trouvent en dehors de la zone d'interconnexion et qui dépendent du transport ferroviaire sur le plan économique, d'accéder à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Les compagnies de transport ferroviaire peuvent donc se mettre sur les rangs pour le transport sur de longs parcours.

Pour les expéditeurs de l'Ouest, les PLC sont essentiels, du fait qu'ils permettent aux expéditeurs qui se trouvent en dehors de la zone d'interconnexion, et qui dépendent du transport ferroviaire sur le plan économique, d'accéder à la concurrence dans le secteur ferroviaire.

L'interconnexion est la seule autre disposition d'accès à la concurrence qui prévoit la concurrence directe des transporteurs ferroviaires. Or, l'interconnexion n'est tout simplement pas accessible à la plupart des expéditeurs de l'Ouest. Plus de 90 p. 100 du volume des producteurs de bois de construction du nord et du centre de la Colombie-Britannique, desservis par les chemins de fer provinciaux et fédéraux, ne se trouvent pas dans la zone d'interconnexion. À cause de leur emplacement et de leurs types de produits, nombreux sont les autres membres de la Coalition qui ne sont desservis que par une seule compagnie de chemin de fer et qui expédient la totalité de leurs produits par chemin de fer. De nombreux expéditeurs de l'Ouest estiment qu'ils deviendraient assujettis au monopole des compagnies de chemin de fer, surtout si l'on modifiait la Loi pour n'obtenir que des contrats confidentiels, sans le contrepois des dispositions relatives à l'accès à la concurrence et, notamment, des PLC. Nous reproduisons, ci-après, la citation d'un expéditeur de l'industrie forestière qui ne peut pas se prévaloir de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, du fait qu'il se trouve sur le

L'interconnexion est la seule autre disposition d'accès concurrentiel prévoyant la concurrence directe des transporteurs ferroviaires. Or, l'interconnexion n'est tout simplement pas accessible à la plupart des expéditeurs de l'Ouest.

territoire d'une compagnie de chemin de fer provinciale :

«La concurrence est inexistante, à l'exception de quelques camions, mais à cause des conditions météorologiques et des variations dans le transport par camions, il n'est pas possible de se fier à ces derniers. Nous n'avons aucune marge de manoeuvre dans notre usine et il s'agit tout simplement de faire comprendre au transporteur que nous sommes tributaires de certains marchés et de veiller à ce qu'il ne nous impose pas des prix exorbitants. Il ne se fait guère de négociations. On nous dit quel sera le prix et cela s'arrête là.»

Après la mise en oeuvre de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de nombreux expéditeurs ont constaté que les compagnies de transport ferroviaires ont continué de faire ce qu'elles faisaient par le passé, jusqu'à ce qu'elles se trouvent en régime de concurrence ou qu'elles se sentent menacées par la concurrence. Pour certains expéditeurs qui n'avaient guère le choix, ces pratiques comprenaient notamment la maximisation des transports sur de longs parcours, essentiellement à l'avantage du transporteur et parfois au détriment de l'expéditeur, de même que le refus de fournir l'équipement requis et un piètre service. Les PLC et les autres dispositions d'accès à la concurrence ont eu le grand avantage de forcer les transporteurs à négocier et à fournir de meilleurs services.

Un exemple de cette expérience est celui de Novacor, qui utilise le transport ferroviaire pour exporter, aux États-Unis, du méthanol en provenance de son usine de Medicine Hat. Avant la promulgation de la nouvelle loi, CP imposait à Novacor ses parcours et ses prix, essentiellement pour maximiser le transport sur de longs parcours, ce qui était à son avantage. Après la mise en oeuvre de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, Novacor a demandé à CP Rail d'établir des prix pour le transport du méthanol à des points de destination aux États-Unis.

Les prix spécifiés par CP dépassaient d'un facteur de 2 ceux qui ont été finalement offerts par BN et incluaient un PLC pour la liaison assurée par CP entre Medicine Hat et la frontière. Lorsque CP a constaté que Novacor voulait absolument un PLC, elle lui a offert des prix beaucoup plus attrayants pour les destinations aux États-Unis. Ces prix étaient cependant restrictifs et les pourparlers avec BN étaient trop avancés pour que BN fasse machine arrière. CP a alors essayé d'empêcher Novacor de donner suite à sa demande de PLC à l'Office.

Après la mise en oeuvre de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de nombreux expéditeurs ont constaté que les compagnies de transport ferroviaire continuaient de faire ce qu'elles faisaient par le passé, jusqu'à ce qu'elles doivent faire face à la concurrence ou à ce qu'elles soient menacées par la concurrence.

Novacor a fini par obtenir son PLC après une série de délibérations fort serrées.

D'autres expéditeurs ont connu une réticence semblable de la part des transporteurs pour ce qui est de leurs besoins, jusqu'à ce que l'on ait pu prouver qu'il existait une solution de rechange réelle à leurs services. Il n'est pas rare de tomber sur des déclarations comme celle-ci :

«Lorsque les compagnies de chemin de fer canadiennes estiment qu'elles ne vous tiennent pas captif, elles vous offrent alors des prix concurrentiels. Sinon, elles ne sont pas aussi souples que les transporteurs américains et, dans certains cas, se montrent même intransigeantes. Elles restent encore persuadées que le transport dépend d'elles.»

Les options en matière de concurrence et de transport sont très importantes lorsqu'on négocie avec des transporteurs pour obtenir les meilleurs prix et le meilleur service. Dans certains cas, cependant, d'autres fournisseurs sont les seuls à pouvoir offrir le service requis. Selon un expéditeur de produits forestiers :

«Notre transporteur canadien local n'était pas disposé à fournir le matériel requis et à offrir des prix concurrentiels sur les marchés que nous desservions. Nous avons alors eu recours au camionnage et confié le rechargement à une compagnie de chemin de fer américaine qui a été en mesure de fournir l'équipement requis et de desservir nos marchés. Pour nous, le seul moyen d'obtenir l'équipement voulu et d'avoir accès aux marchés que nous voulions desservir était de nous tourner vers la concurrence.»

Les compagnies de chemin de fer canadiennes font concurrence grâce aux rechargements, qui constituent une solution de rechange aux PLC.

Les compagnies de chemin de fer canadiennes font concurrence grâce aux rechargements, qui constituent une solution de rechange aux PLC. Une compagnie de chemin de fer qui ne se trouve pas à proximité d'une usine peut fournir un service global à partir de l'usine jusqu'à la destination finale, y compris le transport par camions jusqu'au point de rechargement, l'entreposage au point de rechargement et le transport par chemin de fer jusqu'à la destination finale.

Malheureusement, les compagnies de chemin de fer canadiennes ne se sont pas prévaluées des PLC pour attirer le trafic sur le territoire d'autres transporteurs. Cette situation est fort décevante pour les expéditeurs de produits en vrac.

Bien qu'il appartienne aux compagnies de chemin de fer de décider de la meilleure façon de faire concurrence, certains pourraient prétendre qu'elles auraient avantage à recourir aux PLC plutôt qu'au camionnage, du fait que le transporteur de liaison retirerait un certain revenu du transport sur courtes distances, au lieu de ne rien toucher du tout. Quoi qu'il en soit, les compagnies de chemin de fer canadiennes sont disposées à fonctionner en régime de concurrence lorsque les camions sont disponibles et en mesure de pouvoir livrer les marchandises à un point de transfert. Malheureusement, les compagnies de chemin de fer canadiennes ne se sont pas prévaluées des PLC pour attirer le trafic sur le territoire d'autres transporteurs et certains faits portent à croire qu'elles ont découragé le recours aux PLC. Cette situation est fort décevante pour les expéditeurs de produits en vrac, qui doivent expédier tous leurs produits par chemin de fer et qui se trouvent en dehors de la zone d'interconnexion.

La concurrence incite fortement les fournisseurs de services de transport à répondre aux besoins de leurs clients sur le plan des prix et du service.

En résumé, la concurrence incite fortement les fournisseurs de services de transport à répondre aux besoins de leurs clients sur le plan des prix et du service. Lorsqu'elle existe, les expéditeurs préfèrent de loin se prévaloir de la concurrence naturelle. Lorsqu'il n'existe guère de concurrence saine et naturelle dans le secteur du transport, les dispositions relatives à l'accès concurrentiel favorisent grandement la concurrence et incitent les transporteurs à négocier de bonne foi.

7.0

**AMÉLIORATIONS
À LA LTN DE 1987**

Bien que la législation actuelle soit efficace, on peut apporter des améliorations aux dispositions de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* relativement à l'accès concurrentiel et à l'aide offerte aux expéditeurs, de telle sorte qu'elles deviennent plus accessibles et offrent, aux expéditeurs, des modalités concurrentielles plus efficaces qu'à l'heure actuelle. Les recommandations qui suivent visent précisément cet objectif.

7.1 PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS**Relation entre les PLC et l'interconnexion****Paragraphe 135(2)**

- (2) Il n'est pas établi de prix de ligne concurrentiel pour la partie d'un parcours continu pour laquelle un prix réglementaire est fixé en application de l'alinéa 152(4)b).

L'interprétation que donnent certains observateurs à cette mesure législative est que lorsqu'un expéditeur a accès à l'interconnexion, c'est-à-dire que son point d'origine se trouve dans une zone de 30 km d'un lieu de correspondance, il n'a pas droit à un PLC. Aux termes du paragraphe 135(2), un expéditeur n'a pas le droit d'invoquer un PLC pour augmenter un prix d'interconnexion réglementé. Cependant, cela ne devrait pas empêcher un expéditeur qui se trouve dans la zone d'interconnexion de demander un PLC à un lieu de correspondance avec une autre compagnie de chemin de fer qui se trouve en dehors de la zone d'interconnexion. Cette restriction semblerait incompatible avec l'objectif visant à optimiser les possibilités de concurrence pour les expéditeurs captifs. En effet, cette disposition ne semble pas s'inscrire dans le courant du reste de la Loi. Ainsi, si un expéditeur se trouvait dans une zone de 30 km de lieux de correspondance avec deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer, il a le droit d'interconnexion avec la compagnie de chemin de fer de son choix. La Loi devrait être précisée pour confirmer que les expéditeurs ont droit aux PLC, qu'ils se trouvent ou non dans une zone de 30 km d'un lieu de correspondance.

Correspondance avec un expéditeur choisi**Paragaphes 134(2) et (7)**

- (2) Sous réserve du présent article et de l'article 135, lorsqu'un expéditeur a accès aux lignes d'une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination du transport effectué pour lui et qu'un parcours continu est exploité entre ces points par deux ou plusieurs compagnies, le transporteur local desservant l'expéditeur au point d'origine ou de destination, selon le cas, doit, sur demande de l'expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour le transport effectué à partir du point d'origine ou de destination, selon celui qui est desservi exclusivement par le transporteur local, jusqu'au lieu de correspondance le plus proche avec un transporteur de liaison.

- (7) Pour l'application du paragraphe (2), le lieu de correspondance le plus proche visé à ce paragraphe est tel lieu le plus proche de l'origine ou de la destination desservie exclusivement par le transporteur local du transport effectué dans la direction la plus plausible de l'origine à la destination sur le parcours continu désigné par l'expéditeur, sauf si le transporteur local peut établir que ce lieu de correspondance ne peut pas être utilisé pour des raisons techniques ou de sécurité.

Alors que le paragraphe 134(4) de la LTN de 1987 stipule qu'un expéditeur peut désigner le parcours continu sur lequel doit être effectué le transport, les paragraphes 2 et 7 de l'article 134 précisent que le lieu de correspondance avec un transporteur de liaison doit être le plus proche du point d'origine ou de destination. La possibilité qu'a l'expéditeur de désigner le parcours devrait lui donner le droit de choisir son transporteur de liaison. Ceci est d'autant plus important que les compagnies de chemin de fer canadiennes ont refusé de fonctionner en régime de concurrence en se prévalant des PLC. Bien qu'il semble que ce soit là l'interprétation la plus courante, pour éviter toute ambiguïté, il est proposé de modifier la référence faite au lieu de correspondance le plus proche, aux paragraphes 2 et 7, pour préciser que la correspondance se fera avec un transporteur de liaison choisi par l'expéditeur.

Droit à un ou plusieurs PLC

Paragraphe 135(6)

- (6) Lorsqu'un prix de ligne concurrentiel a été établi pour un expéditeur à l'égard d'un transport de marchandises effectué pour celui-ci sur un parcours continu, aucun autre prix de ligne concurrentiel ne peut être établi pour ce transport pendant que ce prix est en vigueur.

Aux termes du paragraphe 135(6) de la LTN de 1987, lorsqu'un PLC a été établi pour un expéditeur, aucun autre PLC ne peut être établi relativement au transport pendant que le PLC initialement établi est en vigueur. D'aucuns prétendent que ce paragraphe empêche un expéditeur d'avoir droit aux PLC aux deux extrémités d'un parcours continu. La Coalition estime qu'il n'y a aucune raison de ne pas avoir de PLC aux deux extrémités d'un parcours continu.

Cette approche empêche un expéditeur captif aux deux extrémités d'un parcours continu de se prévaloir des dispositions relatives aux PLC à ces deux extrémités. Elle est particulièrement préjudiciable, surtout lorsque l'expéditeur dépend de la même compagnie de chemin de fer, tant au point d'origine qu'au point de destination. Au cas où l'expéditeur obtiendrait un PLC à une extrémité du parcours, le transporteur s'efforcera sans doute d'augmenter considérablement ses frais à l'autre extrémité pour pénaliser l'expéditeur de s'être prévalu d'un PLC.

Cette restriction semble également être une anomalie. Lorsqu'un expéditeur a droit à l'interconnexion à une extrémité d'un parcours continu, rien ne l'empêche d'obtenir un PLC à l'autre extrémité. Étant donné que les PLC ne sont, en réalité, qu'une interconnexion prolongée, il ne semble pas y avoir de raison logique d'exclure les PLC aux deux extrémités d'un parcours continu.

Les tableaux 1 et 2 illustrent ces anomalies, de façon schématique et hypothétique.

Démonstration schématique des raisons pour lesquelles les PLC devraient être autorisés aux deux extrémités d'un parcours continu

Tableau 1

S'il n'existe qu'un seul PLC, par exemple de Hinton à Edmonton, le CN pourrait exiger des frais excessifs pour la partie du parcours continu entre Winnipeg et Atikokan.

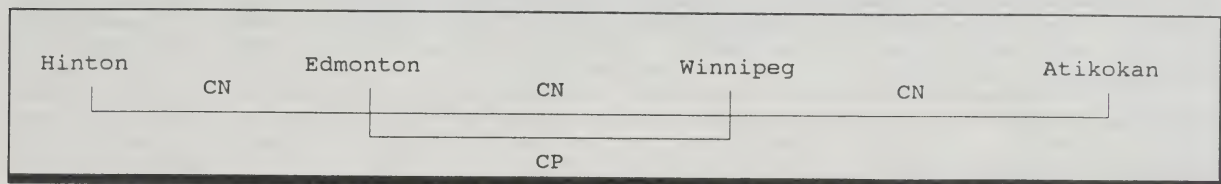
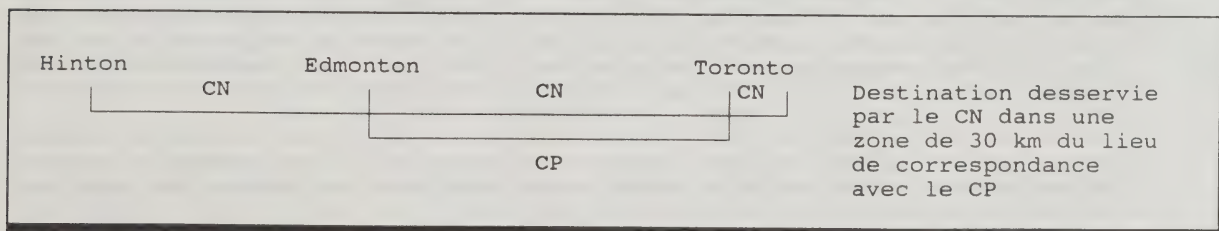


Tableau 2

Lorsqu'il n'existe qu'un seul PLC, entre Hinton et Edmonton par exemple, et que le CN n'est pas tenu de se conformer à l'interconnexion réglementée au point de destination, p. ex. Toronto, ce dernier ne peut pas pénaliser des expéditeurs ayant invoqué des PLC de Hinton à Edmonton.



Direction du transport

Paragraphe 134(7)

- (7) Pour l'application du paragraphe (2), le lieu de correspondance le plus proche visé à ce paragraphe est tel lieu le plus proche de l'origine ou de la destination desservie exclusivement par le transporteur local du transport effectué dans la direction la plus plausible de l'origine à la destination sur le parcours continu désigné par l'expéditeur, sauf si le transporteur local peut établir que ce lieu de correspondance ne peut pas être utilisé pour des raisons techniques ou de sécurité.

Aux termes du paragraphe 134(7), un lieu de correspondance aux fins des PLC doit se trouver dans la direction la plus plausible du transport effectué du point d'origine jusqu'au point de destination. De l'avis de la Coalition, il n'est pas nécessaire que la Loi exige des expéditeurs, des transporteurs et de l'Office qu'ils évaluent ce qui constitue ou non une direction plausible pour le transport. Un transport effectué entre Le Pas (Manitoba) et Calgary (Alberta), faisant intervenir des PLC, peut nécessiter un lieu de correspondance entre le CN le CP, à Portage la Prairie ou Winnipeg. Ce parcours peut être concurrentiel, bien que le lieu de correspondance ne

soit pas directement au sud-ouest de Le Pas, c'est-à-dire dans la direction de Calgary. Qu'un lieu de correspondance soit ou non dans la direction la plus plausible du transport devrait dépendre du caractère concurrentiel ou non concurrentiel du parcours faisant intervenir des PLC. La dimension géographique ne devrait pas entrer en ligne de compte. Il ne sert à rien de faire une évaluation géographique ou du nombre de milles pour savoir si un lieu de correspondance se trouve ou non dans la direction la plus plausible du transport. Étant donné que cette Loi a pour objet d'offrir des solutions concurrentielles, c'est le concept de concurrence qui devrait prévaloir dans le choix d'un parcours. Il n'est pas nécessaire d'imposer des contraintes géographiques artificielles. La Coalition estime qu'il est inutile de préciser qu'un lieu de correspondance doit se trouver dans la direction la plus plausible du transport, depuis le point d'origine jusqu'au point de destination, du fait que cette précision est inutile et contraignante, si bien qu'elle devrait être supprimée du paragraphe 134(7).

Calcul des prix

Paragrapes 137(3), (4) et (5)

- (3) Lorsque le prix exigé par un transporteur de liaison pour le reste d'un service de transport visé au sous-alinéa (1)b)(i) est indiqué dans un tarif ou est un prix convenu publié ou déposé, selon le cas, conformément à la présente section, ce prix est utilisé dans le calcul des recettes totales du transporteur de liaison pour l'application de ce sous-alinéa.
- (4) Lorsque le prix exigé par un transporteur de liaison à l'égard du reste d'un service de transport visé au sous-alinéa (1)b)(i) est établi dans un contrat confidentiel, il y est substitué, pour l'application de ce sous-alinéa, le quotient obtenu en divisant le montant des recettes totales tirées par le transporteur local d'un service de transport qui, lorsqu'il y a accès aux lignes de plus d'une compagnie de chemin de fer, est identique ou semblable, et effectué en des conditions et circonstances identiques ou semblables, par le nombre de milles parcourus pour l'ensemble du transport visé.
- (5) Lorsque, de l'avis de l'Office, aucun transport visé au paragraphe (4) n'est effectué en des conditions et circonstances identiques ou semblables à celles du transport effectué, il est substitué au montant à calculer conformément au sous-alinéa (1)b)(i) le montant égal au quotient obtenu en divisant le montant des recettes totales du transporteur local tirées, pendant la période visée au paragraphe (6), de tous les services de transport qui sont identiques ou semblables au transport effectué sur l'ensemble de ses lignes de chemin de fer par le nombre de milles parcourus pour l'ensemble du transport visé

Les PLC sont déterminés par l'Office national des transports, de la manière suivante. Chaque méthode doit être considérée dans l'ordre.

- a) Lorsque le prix d'un transporteur de liaison est publié, le PLC sera fonction du prix du transporteur de liaison.

Essentiellement, le prix du transporteur de liaison sera établi au prorata du millage par rapport au millage se rapportant au PLC.

- b) Lorsque le prix d'un transporteur de liaison est établi dans un contrat confidentiel, c'est-à-dire lorsque l'alinéa a) ne s'applique pas, le PLC sera fondé sur les prix publiés offerts par le transporteur de PLC pour un transport semblable lorsqu'il y a des possibilités de concurrence ferroviaire.

- c) Lorsqu'aucun prix ferroviaire concurrentiel n'est offert ou que les circonstances ne sont pas les mêmes, c'est-à-dire lorsque b) ne s'applique pas, le PLC sera fondé sur le prix moyen pour un transport semblable facturé par le transporteur de PLC. Essentiellement, le revenu moyen au mille du transporteur de PLC pour le produit en question sera appliqué au millage relatif au PLC.

Dans tous les cas susmentionnés, pour tenir compte des frais de chargement, de déchargement et de transfert, on ajoutera les frais d'interconnexion pour la Zone 4, soit 315 \$ par wagon, et le millage relatif au PLC sera réduit de 25 milles.

Lorsqu'aucune des méthodes susmentionnées ne s'applique, l'Office peut déterminer le PLC comme il l'entend. Tous les PLC doivent être compensatoires.

Du point de vue des expéditeurs, un problème se pose en ce qui concerne l'établissement des prix aux termes du point b) ci-dessus. On craint que les compagnies de chemin de fer n'essayent de rendre les PLC inutilisables en imposant des prix à terme sur des transports soi-disant concurrentiels, ce qui entraînerait des PLC indûment élevés. Jusqu'à présent, l'expérience a révélé aux expéditeurs qu'ils doivent éviter la disposition de la Loi permettant au transporteur de PLC de contribuer directement à l'établissement des PLC.

En mars 1998, Canada Packers Ltd. a fait une demande de PLC pour un transport de viande entre Lethbridge et Montréal. CP avait été invité à fournir un PLC de Lethbridge à Calgary, où la cargaison aurait été transférée au CN, aux fins de réexpédition vers Montréal. Les documents remis à l'Office national des transports ont révélé que Canada Packers demandait 0,69 \$ par 100 livres, de Lethbridge à Calgary. Apparemment, pendant les négociations, CP aurait offert 1,10 \$. Mais lorsque Canada Packers a fait sa demande à l'Office du fait qu'elle n'était pas satisfaite des 1,10 \$ proposés, CP a déclaré que le seul précédent comparable sur lequel fonder le PLC était le transport d'un wagon de soupes en conserves de Winnipeg à Portage la Prairie. Sur la base de ce transport «comparable», le PLC de Lethbridge à Calgary aurait été de 1,92 \$, soit presque trois fois plus que ce que demandait Canada Packers. La demande a été retirée.

De toute évidence, une méthodologie permettant à un transporteur de PLC de contribuer à l'établissement d'un PLC en choisissant ce qu'il estime être un transport comparable, en régime de concurrence, reviendrait à *«lâcher un chien dans un jeu de quilles»*.

La Coalition recommande :

- i) De supprimer de la Loi la méthodologie selon laquelle un transporteur de PLC peut contribuer à l'établissement d'un PLC. Plus précisément, la méthodologie décrite en b) ci-dessus et stipulée au paragraphe 137(4) de la LTN de 1987 devrait être supprimée.
- ii) De préciser la méthodologie aux termes de laquelle les PLC sont calculés à partir du prix moyen du transporteur PLC pour le produit en question, de telle sorte que le prix moyen soit le prix net de tous rabais et allocations.

Ces changements ne causeraient aucun préjudice au transporteur de PLC. Si le PLC ne peut être établi à partir du prix du transporteur de liaison (voir a) ci-dessus), du fait qu'il n'est pas publié, revenir au prix moyen du transporteur de PLC pour le même produit (voir c) ci-dessus) constituerait une solution pratique et raisonnable, du fait que le montant déterminé de cette façon est le prix moyen facturé par le transporteur de PLC pour ce produit. En effet, en ajoutant les frais d'interconnexion de la Zone 4 pour les 25 premiers milles du parcours avec PLC, le PLC dépassera la moyenne du fait que cette dernière tient compte des coûts aux points d'origine et de destination. Le transporteur de PLC aurait alors la garantie d'être indemnisé pour tous les coûts inhérents au chargement et au transfert, conformément aux dispositions relatives à l'interconnexion, et il serait indemnisé pour l'itinéraire avec PLC, conformément au prix moyen qu'il reçoit pour le produit en question. Étant donné que ce prix moyen sera fonction de diverses circonstances plus ou moins concurrentielles, le transporteur de PLC sera raisonnablement indemnisé, compte tenu du prix qu'il facture lui-même.

La méthodologie relative au prix moyen devrait être fondée sur le prix moyen net de tous rabais et allocations. L'objectif est d'établir un PLC à partir d'une approximation, fondé sur un transport semblable confié au transporteur de PLC. Fonder les PLC sur les recettes brutes, avant déduction des rabais et allocations, indemniserait exagérément le transporteur de PLC. Les rabais et allocations constituent simplement un moyen indirect d'obtenir des prix nets et il faut en tenir compte lorsqu'on établit le PLC.

En supprimant la méthodologie prévue au point b) ci-dessus et en veillant à ce que celle prévue en c) ci-dessus soit fondée sur des prix nets, l'établissement du PLC deviendrait plus objectif et permettrait aux expéditeurs de se montrer plus confiants à l'égard du processus. La Coalition demande donc que le paragraphe 137(4) soit abrogé et que l'on prévoit expressément, au paragraphe 137(5), des prix nets de tous rabais et allocations.

Échéance

Article 139

Les prix de ligne concurrentiels s'appliquent pour une période minimale d'un an à compter de la date de leur prise d'effet, sauf si l'expéditeur et le transporteur local s'entendent sur une autre période.

Aux termes de l'article 139 de la LTN de 1987, un prix de ligne concurrentiel doit être en vigueur pendant une période d'un an à compter de la date de sa prise d'effet. (Cette période pourrait être plus longue, moyennant le consentement du transporteur local, ce qui serait peu probable lorsqu'un arrêté de l'Office est requis pour obtenir le PLC). Si un expéditeur estime souhaitable de conclure un contrat à long terme avec un transporteur de liaison parce que ce dernier doit se procurer de l'équipement ou faire d'autres investissements, il devrait également avoir la garantie d'une entente de PLC à long terme. Ceci pourrait facilement se faire au moyen d'un mécanisme d'ajustement approprié pour tenir compte de l'inflation et de l'accroissement de la productivité. La Coalition demande que l'on modifie l'article 139 de telle sorte qu'un PLC soit en vigueur pendant une période d'un an ou plus longtemps, selon les directives de l'Office. De plus, les contrats établis entre un producteur et un client peuvent se prolonger au-delà d'un an et la possibilité de pouvoir négocier des PLC à plus long terme permettra d'améliorer les relations entre les expéditeurs et leurs clients.

7.2 INTERCONNEXION

Maintien des frais d'interconnexion maximums

Paragraphe 152(4)

(4) Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Office peut, par règlement :

- a) fixer les modalités de l'interconnexion du trafic;
- b) sous réserve du paragraphe (5), fixer le prix par wagon, de même que les modifications de ce prix découlant de la variation des coûts, à exiger pour l'interconnexion du trafic et, à ces fins, établir des zones tarifaires;
- c) fixer, pour l'application des paragraphes (2) et (3), la distance depuis un lieu de correspondance qui est supérieure à trente kilomètres.

Aux termes du paragraphe 152(2), l'interconnexion se fera conformément aux modalités, conditions et prix prescrits par règlement. Le paragraphe (4) stipule que l'Office peut, moyennant l'approbation du gouverneur en conseil, fixer par règlement les frais d'interconnexion maximums.

En 1991, dans l'étude de l'Office sur les règlements d'interconnexion, la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada a déclaré que l'Office ne prescrit pas de frais d'interconnexion maximums, mais qu'il laisse au marché le soin de les déterminer. La Coalition ne souscrit pas à cette approche. L'objectif de l'interconnexion est de permettre aux expéditeurs de pouvoir recourir à d'autres transporteurs, en vue de promouvoir l'accès concurrentiel. Sans frais d'interconnexion maximums prescrits, les transporteurs terminaux peuvent simplement exclure le recours à l'interconnexion à des fins anti-concurrentielles. La Coalition estime que l'Office devrait continuer d'établir des frais d'interconnexion maximums.

Définition du «lieu de correspondance»

Aux termes de l'article 110 de la LTN de 1987, un lieu de correspondance se définit comme suit :

Lieu où la ligne d'une compagnie de chemin de fer est raccordée avec celle d'une autre compagnie de chemin de fer et où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à livraison ou réception par cette autre compagnie.

a) Droits de circulation utilisés pour le trafic d'échange

Il peut se présenter des cas où les compagnies de chemin de fer desservent des échangeurs en se prévalant de droits de circulation. Autrement dit, l'échangeur lui-même peut ne pas raccorder les lignes de deux compagnies de chemin de fer mais bien raccorder le service de deux compagnies de chemin de fer lorsque l'une d'entre elles exploite l'échangeur en se servant de droits de circulation. En 1990, dans une cause concernant Celgar Pulp Company, cette dernière a demandé un arrêté d'interconnexion prolongée lui permettant de recourir à des prix d'interconnexion réglementés par l'entremise de CP, de son point d'origine à Kraft (Colombie-Britannique) jusqu'à Nelson, dans le but d'établir une interconnexion avec BN à Nelson. Dans cette cause, il a été établi que bien que BN ait volontairement raccordé du trafic avec CP à Nelson, pendant des décennies, BN a desservi Nelson en se servant de droits de circulation sur les voies ferrées de CP. Autrement dit, la ligne de CP n'était pas raccordée à celle de BN, à Nelson, étant donné que BN n'entrait dans Nelson qu'en se servant des droits de circulation sur les voies ferrées de CP.

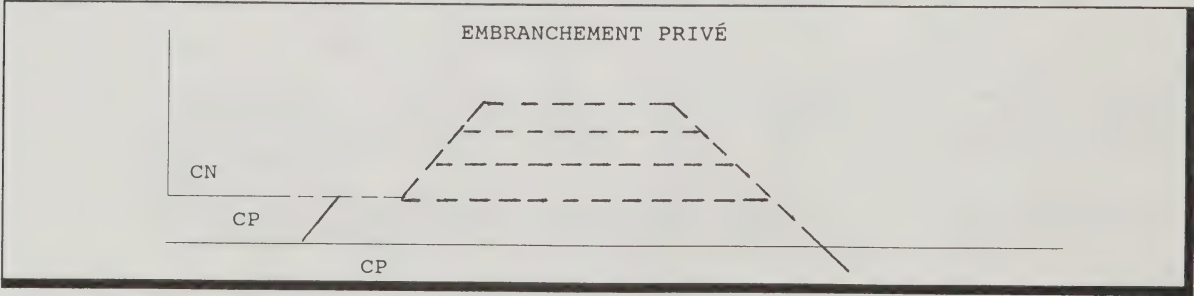
Le tableau 4 illustre, de façon schématique, la propriété et la configuration des voies ferrées dans cette cause.

Nelson	CP Kraft
	Voies ferrées de CP Exploitation, par BN, de la jonction de transfert jusqu'à Nelson en se servant des droits de circulation
	Jonction de transfert
	BN
	Frontière américaine

Dans ces circonstances, la Coalition estime qu'il faudrait réglementer l'interconnexion de telle sorte que les expéditeurs aient accès à des transporteurs concurrentiels, quel que soit le propriétaire des voies ferrées. En effet, un transporteur qui se sert des droits de circulation, comme l'a fait BN dans la cause Celgar, loue en fait les voies ferrées. Un transporteur qui se sert des droits de circulation paye pour l'utilisation des voies ferrées et ne devrait pas se voir empêché l'accès concurrentiel au trafic d'un expéditeur. Dans le cadre d'une telle entente, ces transporteurs devraient se trouver dans la même position que celui qui possède les voies ferrées.

b) Embranchements privés utilisés pour le trafic d'échange

Il s'est présenté des cas où l'interconnexion s'est révélée efficace grâce à l'utilisation d'embranchements privés. Cominco Fertilizers, qui est un membre de la Coalition, a récemment demandé un service d'interconnexion pour le transport de la potasse à un embranchement privé qui se trouve dans la zone d'interconnexion prescrite de 30 km et qui peut recevoir plus de 60 wagons en même temps. CP a refusé d'être raccordé à CN à cet endroit, prétextant qu'il ne s'agissait pas d'une connexion au sens de l'article 110 de la LTN de 1987, étant donné que les rails de CP et de CN étaient séparés par environ 400 pieds de voies ferrées appartenant au propriétaire de l'embranchement privé. Le Tableau 5 illustre, de façon schématique, la propriété et la configuration des voies ferrées dans cette cause.



Le propriétaire de l'embranchement privé avait consenti à l'utilisation de son embranchement pour l'interconnexion demandée. On pourrait obtenir une beaucoup plus grande efficacité si les expéditeurs étaient en mesure de demander une interconnexion à un embranchement privé de ce genre, du fait que l'on pourrait procéder au raccordement d'un plus grand nombre de wagons en même temps et qu'il existerait un plus grand nombre de points d'interconnexion.

c) Recommandation

La définition d'interconnexion devrait être suffisamment large pour comprendre un endroit où le service d'une compagnie de chemin de fer est raccordé au service d'une autre compagnie de chemin de fer, quels que soient la configuration ou le propriétaire (pour autant que le propriétaire d'un embranchement privé signifie son accord) des voies ferrées requises pour pareille interconnexion.

Abandon du lieu de correspondance

Paragraphe 157(4)

- (4) Même en l'absence d'une demande d'abandon d'exploitation d'une ligne de chemin de fer au Canada, l'Office peut déterminer, comme question de fait, si la ligne est soit une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer, soit une ligne d'un autre type.

Paragraphes 159(1) et (2)

- (1) L'abandon par une compagnie de chemin de fer de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer est subordonné à la prise par l'Office, sur demande de la compagnie, d'un arrêté en application de la présente section.
- (2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement, ou à une autre voie auxiliaire d'une ligne de chemin de fer.

Aux termes des paragraphes 157(4) et 159(2), une voie de cour de triage, une voie d'évitement ou un épi qui n'est pas un embranchement ne doivent pas faire l'objet d'une demande d'arrêté aux fins d'abandon, aux termes des dispositions relatives à l'abandon de la LTN de 1987. On peut supposer que ces dispositions visent à permettre à une compagnie de chemin de fer d'abandonner des voies ferrées sans pour autant compromettre ses services aux expéditeurs et sans qu'elle ait à se conformer à la procédure officielle d'abandon prévue par la Loi.

La Coalition souscrit à la possibilité qu'ont les compagnies de chemin de fer de gérer plus souplement leurs avoirs. Cependant, il peut se présenter des cas où l'abandon de certaines voies ferrées susceptibles d'être considérées comme des voies de cour de triage, des voies d'évitement ou des épis aurait une incidence négative sur les expéditeurs. Par exemple, une compagnie de chemin de fer pourrait estimer qu'il est dans son intérêt d'abandonner un lieu de correspondance si elle estimait perdre la prépondérance du trafic lucratif à grande distance au profit d'un transporteur de liaison, à cause de l'interconnexion à ce lieu de correspondance. Afin d'empêcher un transporteur local de contrer la concurrence pour les interconnexions, la Coalition estime qu'il faudrait modifier les dispositions relatives à l'abandon de telle sorte qu'elles s'appliquent expressément aux voies ferrées donnant accès aux lieux de correspondance, aux fins d'interconnexion.

7.3 PLC ET INTERCONNEXION VERS OU À PARTIR DE CONNEXIONS AVEC DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PROVINCIALES

Définition des points d'origine et de destination, aux fins des PLC

Paragraphe 134(2)

- (2) Sous réserve du présent article et de l'article 135, lorsqu'un expéditeur a accès aux lignes d'une seule compagnie de chemin de fer au point d'origine ou de destination du transport effectué pour lui et qu'un parcours continu est exploité entre ces points par deux ou plusieurs compagnies, le transporteur local desservant l'expéditeur au point d'origine ou de destination, selon le cas, doit, sur demande de l'expéditeur, établir un prix de ligne concurrentiel pour le transport effectué à partir du point d'origine ou de destination, selon celui qui est desservi exclusivement par le transporteur local, jusqu'au lieu de correspondance le plus proche avec une transporteur de liaison.

Les PLC ne sont actuellement disponibles que lorsqu'un expéditeur a accès aux lignes de chemin de fer d'une seule compagnie de chemin de fer fédérale, au point d'origine ou au point de destination du transport qu'il effectue. Cependant, certains expéditeurs ne sont desservis que par une seule compagnie de chemin de fer provinciale, au point d'origine ou au point de destination. Leur transport est effectué par une compagnie de chemin de fer fédérale, vers ou à partir d'un lieu de correspondance avec la compagnie de chemin de fer provinciale.

Les expéditeurs desservis par une compagnie de chemin de fer provinciale au point d'origine ou de destination devraient pouvoir bénéficier des PLC à partir des lieux de correspondance avec des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, au même titre que les expéditeurs dont les points d'origine ou de destination sont desservis exclusivement par une compagnie de chemin de fer fédérale. L'objectif des PLC est de favoriser l'accès à la concurrence. Une compagnie de chemin de fer fédérale qui a exclusivement accès au trafic d'un expéditeur, que ce soit au point d'origine, au point de destination ou à un lieu de correspondance avec une compagnie de chemin de fer provinciale, devrait être assujettie aux dispositions relatives à l'accès concurrentiel. Il n'y a aucune raison d'empêcher une compagnie de chemin de fer fédérale de se soumettre au jeu de la concurrence, du simple fait que le transporteur part d'un lieu de correspondance avec une compagnie de chemin de fer provinciale, plutôt que du point d'origine ou de destination de l'expéditeur.

La Coalition estime qu'il faudrait élargir les définitions relatives au point d'origine ou de destination aux fins des PLC, de telle sorte qu'elles comprennent un lieu de correspondance avec une compagnie de chemin de fer provinciale.

Lieu de correspondance avec des compagnies de chemin de fer provinciales

Dans le contexte des PLC, la Coalition estime qu'un lieu de correspondance entre une compagnie de chemin de fer provinciale et une compagnie de chemin de fer fédérale devrait être inclus comme point d'origine ou de destination, aux fins des PLC. De même, aux fins d'interconnexion, un lieu de correspondance entre une compagnie de chemin de fer provinciale et une compagnie de chemin de fer fédérale devrait être également considéré comme un point d'origine ou un point de destination. Les expéditeurs devraient se prévaloir des dispositions de la loi fédérale visant à favoriser l'accès à la concurrence, même si des compagnies de chemin de fer provinciales fournissent des services terminaux entre un lieu de correspondance avec une compagnie de chemin de fer fédérale et leur point d'origine.

Ainsi, un chargement peut partir sur B.C. Rail, au nord de Vancouver, et être destiné à l'est du pays. Ce transport se fera sur quelque 800 pieds, par B.C. Rail, pour être ensuite transféré à CN. Du fait que le point où le CN reprend le transport n'est pas son point d'origine, le CN n'est pas assujéti au Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.

Tous les transports de B.C. Rail, au nord de Vancouver, destinés au Lower Mainland sont régis par des ententes de compagnies de chemin de fer privées qui limitent l'accès à la concurrence. Advenant qu'un expéditeur soit en mesure de négocier des tarifs plus attrayants avec CP ou BN pour des points à l'est du pays, le CN peut exclure cette option de concurrence en refusant de participer au transport sur courtes distances, à partir du nord de Vancouver jusqu'au lieu de correspondance avec d'autres compagnies de chemin de fer, ou en exigeant un tarif particulièrement élevé à cet effet. Dans ce cas, il existe une entente privée entre CN et CP, aux termes de laquelle le transport peut se faire. Cependant, il n'y a guère de trafic direct par voie ferrée entre le CN et BN. Bien que de nombreux transports provenant d'usines situées sur le parcours de B.C. Rail soient assurés par camions jusqu'aux points de rechargement du bois de construction de BN, ou par chemin de fer jusqu'au nord de Vancouver pour ensuite être acheminées par péniches de l'autre côté de Burrard Inlet jusqu'au nord de Burlington, on ne peut que supposer que l'entente privée, ou l'absence de cette entente entre le CN et BN, limite les transports directs par chemin de fer.

La Coalition estime qu'il s'agit là d'un excellent exemple pour lequel, aux fins d'interconnexion, le lieu de correspondance auquel le CN reprend le trafic de B.C. Rail devrait être considéré comme un point d'origine. Il faudrait donc reformuler la définition du point d'origine ou de destination, de telle sorte qu'elle comprenne le lieu de correspondance entre une compagnie de chemin de fer provinciale et une compagnie de chemin de fer fédérale.

Accès aux compagnies de chemin de fer provinciales

Paragraphe 148(1)

(1) La compagnie de chemin de fer qui, sur demande présentée à l'Office et notification de l'autre compagnie de chemin de fer, obtient de celui-ci l'approbation au préalable d'agir, se conforme aux arrêtés ou directives émanant de l'Office en application du paragraphe (2) et concernant l'exercice ou la limitation d'attributions et paye l'indemnité convenue entre les compagnies concernées ou fixée en application du paragraphe (3), peut :

- a) prendre possession de terrains appartenant à une autre compagnie de chemin de fer, les utiliser ou occuper;
- b) utiliser tout ou partie de l'emprise, des rails, des têtes de ligne, des gares ou terrains de celles-ci, d'une autre compagnie de chemin de fer;
- c) exercer pleins droits et pouvoirs de faire circuler et d'exploiter ses trains sur toute partie du chemin de fer d'une autre compagnie.

Alors que l'article 148 de la LTN de 1987 stipule qu'une compagnie de chemin de fer peut demander, et que l'Office peut ordonner des droits de circulation sur les lignes d'une autre compagnie de chemin de fer, cette disposition ne s'applique pas à une demande faite par une compagnie de chemin de fer provinciale. Cette restriction a pour la première fois été identifiée dans une cause jugée en 1914 et confirmée par de récentes décisions de l'Office. Par exemple, dans une décision en date du 22 mai 1991, l'Office a refusé une demande de la Victoria County Railway Company Limited qui voulait obtenir des droits de circulation sur la subdivision de Guelph du CN, dans le sud-ouest de l'Ontario.

Dans cette décision, l'Office a constaté que la LTN de 1987, pour ce qui est des demandes de droits de circulation, ne les accordait qu'aux seules compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Cependant, nombreuses sont les dispositions de la Loi qui reconnaissent les compagnies de chemin de fer de compétence provinciale, notamment l'article 158 qui porte sur le transfert de lignes de chemin de fer de compétence fédérale à des compagnies de fer provinciales. Dans pareilles circonstances, bien que les compagnies de chemin de fer fédérales ne soient pas assujetties aux obligations de la LTN de 1987, elles peuvent se voir accorder des droits aux termes de la Loi, au même titre que les expéditeurs ou d'autres dont la protection ou le recours ont été prévus dans la Loi.

Ces dernières années, on a assisté à l'apparition des compagnies de chemin de fer sur courtes distances dont la plupart ont été constituées et exploitées à l'échelle provinciale. Pour pouvoir être efficaces et offrir des services à bon marché, ces compagnies de chemin de fer pourraient être amenées à exercer leurs activités sur certaines parties de lignes appartenant à des compagnies de chemin de fer fédérales. Lorsqu'il n'est pas possible d'obtenir des ententes satisfaisantes, les compagnies de chemin de fer provinciales devraient pouvoir demander un arrêté sur les droits de circulation. Pareil recours ne devrait pas être artificiellement refusé à ces compagnies de chemin de fer, du simple fait qu'elles ont été constituées en société dans une autre province. La Coalition estime qu'il faudrait modifier l'article 148 de telle sorte, qu'aux fins de demandes de droits de circulation, ces compagnies comprennent toutes les compagnies de chemin de fer, quelle que soit la province où elles exercent leurs activités ou ont été constituées en société.

7.4 ARBITRAGE DE L'OFFRE FINALE

Obligation de la compagnie de chemin de fer de faire une offre de prix

Une condition préalable à l'arbitrage d'une offre finale est que cette dernière soit faite par l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Advenant qu'une compagnie de chemin de fer ne soit pas tenue de faire une offre de prix finale à la demande d'un expéditeur, cette condition préalable à l'arbitrage d'une offre finale ne serait pas satisfaite et il n'y aurait donc pas d'arbitrage de cette offre. Bien que l'on puisse prétendre qu'en l'absence d'une offre finale précise de la compagnie de chemin de fer, un prix généralement disponible, p. ex. un prix de catégorie ou un autre prix de produit publié, pourrait être considéré comme étant l'offre finale de la compagnie de chemin de fer, il n'est pas précisé que tel pourrait être le cas.

En conséquence, la Coalition estime que la LTN de 1987 devrait expressément stipuler que lorsqu'un expéditeur demande une offre finale d'une compagnie de chemin de fer, cette dernière doit lui soumettre son offre dans un délai raisonnable, par exemple dans les 30 jours, sinon l'offre finale de l'expéditeur sera automatiquement retenue.

Indemnisation de l'arbitre

L'arbitrage des offres finales se fait par des arbitres dont les noms figurent sur une liste et qui ont été choisis par les parties ou par l'Office national des transports. Lorsque les arbitres s'acquittent de leurs tâches de bonne foi, ils ne devraient pas craindre d'être personnellement tenus responsables de leurs décisions. Le CN a interjeté appel d'une récente décision d'un arbitre auprès de l'Office national des transports, parce que dernier avait ordonné un prix non compensatoire. L'Office a refusé de renverser la décision de l'arbitre parce que, dans ces circonstances (un wagon de grains de provende de l'Ontario vers Halifax, aux fins d'exportation), l'Office était d'avis que le prix n'était pas abusif, une des conditions préalables au refus d'un prix non compensatoire. Le CN a maintenant interjeté appel auprès de la Cour d'appel fédérale.

Bien que nous ne nous attendions pas à ce que cet appel soit retenu, l'arbitre a dû engager des frais juridiques et il est passible de dommages. Il s'agit là d'une situation intenable pour les arbitres.

Afin que les arbitres se sentent libres de prendre les décisions qu'ils estiment raisonnables, il faudrait modifier la LTN de 1987 de telle sorte que les arbitres qui agissent de bonne foi soient indemnisés par le gouvernement du Canada pour toutes les poursuites dont ils pourraient faire l'objet, y compris les frais juridiques qu'ils doivent engager pour assurer leur défense.

B.0**LOI DE 1987 SUR LES
TRANSPORTS ROUTIERS**

La LTR de 1987 a eu un effet bénéfique sur les services de transports offerts aux expéditeurs de la Coalition pour qui le camionnage constitue une solution viable au transport ferroviaire.

La plus grande disponibilité des camions par suite de la promulgation de la LTR de 1987, alliée à la normalisation du poids et des dimensions des camions a accru la viabilité du camionnage en tant que solution concurrentielle.

La capacité des expéditeurs de transporter directement leurs marchandises par camion et de recourir à plusieurs modes de transport s'est améliorée. Ainsi, plusieurs expéditeurs de produits forestiers transportent leurs marchandises par camion sur de courtes distances, jusqu'à un point de rechargement (installation de transfert) où le produit est chargé sur du matériel roulant. Le produit est ensuite transporté sur plusieurs milliers de milles, jusqu'à sa destination finale. Dans pareil cas, le camionnage permet aux expéditeurs de choisir entre différents transporteurs ferroviaires transcontinentaux, en régime de concurrence. Dans l'Ouest canadien, les rechargements se font sur CP Rail, Burlington Northern et Union Pacific. Grâce à cette concurrence, l'expéditeur bénéficie d'un meilleur accès aux marchés et d'un meilleur service, ce qui a été en grande partie rendu possible grâce à la possibilité de conclure des contrats confidentiels avec les chemins de fer et depuis la déréglementation de l'industrie du camionnage.

Dans certains cas, la souplesse et la disponibilité de camionnage ont ouvert les marchés autrefois inaccessibles aux expéditeurs. Les camions peuvent livrer de petites quantités de marchandises en moins de temps que les chemins de fer ou les navires, ce que certains clients apprécient beaucoup.

*La LTR de 1987 a eu
une incidence
bénéfique sur les
services de
camionnage.*

*Dans certains cas,
la souplesse et la
disponibilité du
camionnage ont
ouvert les marchés
autrefois
inaccessibles aux
expéditeurs.*

Avant la LTR de 1987, les exigences en matière de commodité publique ont souvent été une source de grands retards et d'incertitude, en plus de faire augmenter les prix et de réduire les services. Les membres de la Coalition ne pouvaient pas avoir accès aux services concurrentiels que l'on trouvait dans le secteur des transports.

La LTR de 1987 a ouvert la voie à des services de camionnage plus souples et plus disponibles.

La LTR de 1987 a ouvert la voie à des services de camionnage plus souples et plus disponibles. Le cadre législatif entrevoit une période de transition de cinq ans de «fardeau inversé». Tout transporteur motorisé qui désire s'opposer à une demande doit établir que le service proposé risque d'être contraire à l'intérêt public. À la fin de cette période de transition de cinq ans, une licence peut être délivrée à un transporteur motorisé pour autant qu'il soit apte à être titulaire de la licence, ce qui présuppose un certificat de sécurité satisfaisant et une preuve d'assurance appropriée.

À l'heure actuelle, la délivrance de licences aux entreprises de camionnage n'est pas compromise par la période de transition et il semblerait que les camionneurs qui veulent fournir de tels services soient autorisés à le faire, sans retard indu. Dans la pratique, ce cadre législatif a permis d'accentuer la concurrence entre les camionneurs, de même qu'entre les compagnies de chemin de fer et les entreprises de camionnage. Cet accroissement de la concurrence est compatible avec l'importance que la Politique en matière de transports nationaux met sur la concurrence et sur le jeu du marché, comme principaux agents permettant d'obtenir des services de transport viables et efficaces.

La coalition souscrit donc au principe de délivrance de licences aux entreprises de camionnage fondé sur la seule aptitude d'un demandeur à en être titulaire. Cette condition deviendra sine qua non à partir du 1^{er} janvier 1993. La Coalition s'opposerait à toute prolongation de la période de transition ou à toute tentative d'imposer des conditions plus strictes. La Coalition estime que c'est le jeu du marché qui devrait réglementer le camionnage.

La Coalition estime que c'est le jeu du marché qui devrait réglementer le camionnage

9.0

CONSIDÉRATIONS DE PRINCIPES
POUR L'AVENIR

Les recommandations faites par la Coalition dans le présent mémoire portent sur des dispositions précises de la LTN de 1987 visant à promouvoir un meilleur accès concurrentiel aux expéditeurs, et une concurrence accrue des modes de transport intermodaux et intramodaux. Cependant, la Coalition reconnaît que les compagnies de transport ferroviaire doivent se montrer plus efficaces sur le plan des coûts, de telle sorte que l'on puisse bénéficier d'un réseau de transport aussi peu coûteux que possible.

Les considérations qui ont donné lieu à la mise en valeur de l'infrastructure ferroviaire au Canada et au régime législatif qui la régit ne sont plus nécessairement valables dans le contexte actuel de la mondialisation des marchés auquel se trouvent confrontés les expéditeurs de la Coalition. De l'avis de la Coalition, le seul grand objectif de la politique de transport du Canada doit être d'avoir des frais de transport aussi faibles que possibles, tout en préservant les niveaux de sécurité et de services requis. Si l'on ne recherche pas constamment et énergiquement à obtenir des frais de transport moins élevés, on risque de compromettre la situation des expéditeurs canadiens, qui deviendront moins concurrentiels. Les compagnies de chemin de fer canadiennes devront alors en subir les conséquences. La prospérité, voire la survie des chemins de fer canadiens, dépend de la prospérité et de la survie des expéditeurs canadiens.

De l'avis de la Coalition, le seul grand objectif de la politique de transport du Canada doit être d'avoir des frais de transport aussi faibles que possibles, tout en préservant les niveaux de sécurité et de services requis.

Il faut repenser la démarche qui a été adoptée à l'égard du fonctionnement des chemins de fer canadiens et du régime législatif qui les régit, puisqu'ils ne produisent pas des frais de transport aussi faibles que possible.

Il faut repenser la démarche qui a été adoptée à l'égard du fonctionnement des chemins de fer canadiens et du régime législatif qui les régit, puisqu'ils ne produisent pas des frais de transport aussi faibles que possible. On trouvera, à l'Annexe «B», un graphique de la productivité mesurée par tonnes-milles, par employé, pour les chemins de fer canadiens et américains depuis 1980 jusqu'en 1989. D'après ce graphique, la productivité a été sensiblement plus élevée aux États-Unis qu'au Canada durant ces dix années. Cette augmentation de la productivité aux États-Unis est partiellement attribuable aux différences dans le rythme de rationalisation du réseau ferroviaire dans ces deux pays. On en trouvera une illustration à l'Annexe «C», qui montre la réduction cumulative, en pourcentage, des milles de parcours depuis 1981 jusqu'en 1990. Aux États-Unis, près de 25 p. 100 des milles de parcours pour les chemins de fer de Catégorie 1 qui existaient en 1981 ont été abandonnés ou transférés durant cette décennie. Par contre, CP et CN ont rationalisé un peu moins de 15 p. 100 de leurs milles de parcours durant cette même période par rapport à leur niveau de 1981.

Ces facteurs font ressortir la nécessité de tenir compte de l'ensemble du réseau ferroviaire lorsque l'on cherche à obtenir des frais de transport aussi faibles que possible pour les expéditeurs canadiens. Il faudra adopter une approche plus large à l'égard des droits de circulation et des lignes ferroviaires sur courtes distances. Les compagnies de chemin de fer devraient recevoir une indemnisation appropriée pour les droits de circulation, mais elles ne peuvent pas se trouver en mesure d'imposer des droits de circulation prohibitifs. Il faut s'efforcer de rechercher des solutions moins coûteuses pour les lignes ferroviaires sur courtes distances.

La rationalisation de l'infrastructure ferroviaire du Canada pourrait entraîner la réglementation provinciale des compagnies de chemin de fer, qui répondraient davantage aux besoins de transport de nos membres. Cette question pose de nouveaux problèmes de compétence. Les expéditeurs continueront-ils de bénéficier de l'accès à la concurrence et de l'aide requise?

Pour les expéditeurs, l'accès à la concurrence et l'aide prévue dans la LTN de 1987 sont essentiels pour qu'ils puissent demeurer concurrentiels sur leurs propres marchés. Des changements de compétence, ayant pour effet de limiter ou de restreindre l'application de ces mesures, i- raient

La rationalisation de l'infrastructure ferroviaire du Canada pourrait entraîner la réglementation provinciale des compagnies de chemin de fer, qui répondraient davantage aux besoins de transport de nos membres.

à l'encontre des intérêts de nos membres.
À notre avis, il faut :

- a) harmoniser la réglementation, aux niveaux fédéral et provincial, relative à l'accès à la concurrence et à l'aide requise par les expéditeurs;
- b) reconnaître que les lieux de correspondance et les droits de circulation pour les compagnies de chemin de fer sur courtes distances doivent être considérés de la même façon que ceux des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Les expéditeurs continueront-ils de bénéficier de l'accès à la concurrence et de l'aide requise?

Alors que ces objectifs nécessitent une certaine coordination avec les gouvernements provinciaux, et l'on sait que cela prendra nécessairement un certain temps, il est essentiel d'adopter des mesures provisoires en vue d'assurer la continuité du cadre fédéral, nonobstant l'avènement de compagnies de chemin de fer de compétence provinciale. Ceci pourrait se faire aux termes des modalités de transfert prévues à l'article 158 de la LTN de 1987. À l'heure actuelle, les transferts sont autorisés pour autant qu'ils n'aillent pas à l'encontre de l'intérêt public. Lorsqu'il évalue une proposition de transfert, l'Office national des transports devrait s'enquérir des modalités que les parties au transfert accepteront volontairement pour assurer la continuité d'accès à l'arbitrage de l'offre finale, aux prix de ligne concurrentiels et aux autres mesures dont peuvent actuellement se prévaloir les expéditeurs. Si les parties s'engageaient à continuer de se conformer volontairement à ces mesures, nos membres seraient bien plus disposés à souscrire à la rationalisation envisagée.

Les réductions d'impôt ne sont pas une fin en soi; elles ne se justifient que si elles contribuent à accroître la compétitivité des expéditeurs canadiens sur les marchés mondiaux.

En bref, nos membres ne peuvent être désavantagés par des problèmes de compétence qui les empêcheraient de se prévaloir des différentes mesures prévues à leur égard. Il est essentiel de tenir compte de cela lors du prochain processus de rationalisation.

Les compagnies de chemin de fer ont, et continueront sans doute de faire valoir que sur le plan fiscal, elles devraient pouvoir bénéficier davantage des règles qui s'appliquent à leurs concurrents, les compagnies de chemin de fer américaines. Les expéditeurs de la Coalition, qui sont tributaires du transport ferroviaire, souscrivent à la position des compagnies de chemin de fer parce que tant qu'il y aura un régime de concurrence (naturel ou par l'entremise d'une mesure législative favorisant l'accès à la concurrence), ces dernières finiront par partager les réductions d'impôt avec les

expéditeurs. Dans la mesure où les réductions d'impôt sont effectivement transmises aux expéditeurs, les expéditeurs canadiens bénéficieront davantage des règles qui s'appliquent à leurs concurrents, dans d'autres pays.

Il faut cependant noter que les réductions d'impôt et l'accès à la concurrence sont deux facteurs interdépendants. L'argument des chemins de fer en faveur de l'application des mêmes règles à l'égard des frais imposés par le gouvernement ne tient que dans la mesure où les usagers des chemins de fer se trouvent dans la même position. Les réductions d'impôt ne sont pas une fin en soi; elles ne se justifient que si elles contribuent à accroître la compétitivité des expéditeurs canadiens sur les marchés mondiaux, ce qui aura pour effet de maintenir ou d'accroître le recours au transport ferroviaire. Dans pareil contexte, les gouvernements compenseront toute perte de revenus à court terme en augmentant leur assiette fiscale grâce à une plus grande prospérité des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer.

Il est essentiel de défendre et de protéger les intérêts des expéditeurs canadiens, dans le but de conserver et de promouvoir un réseau de transport ferroviaire efficient et concurrentiel. Ce sont les expéditeurs canadiens qui doivent pouvoir bénéficier des mêmes règles que leurs concurrents étrangers pour assurer leur viabilité actuelle et future. Les compagnies de chemin de fer canadiennes pourront alors prospérer dans le cadre d'un tel régime.

ANNEXE A



COALITION DES EXPÉDITEURS
DE L'OUEST CANADIEN

Statistiques

Destination des produits de WCSC, par tonnage



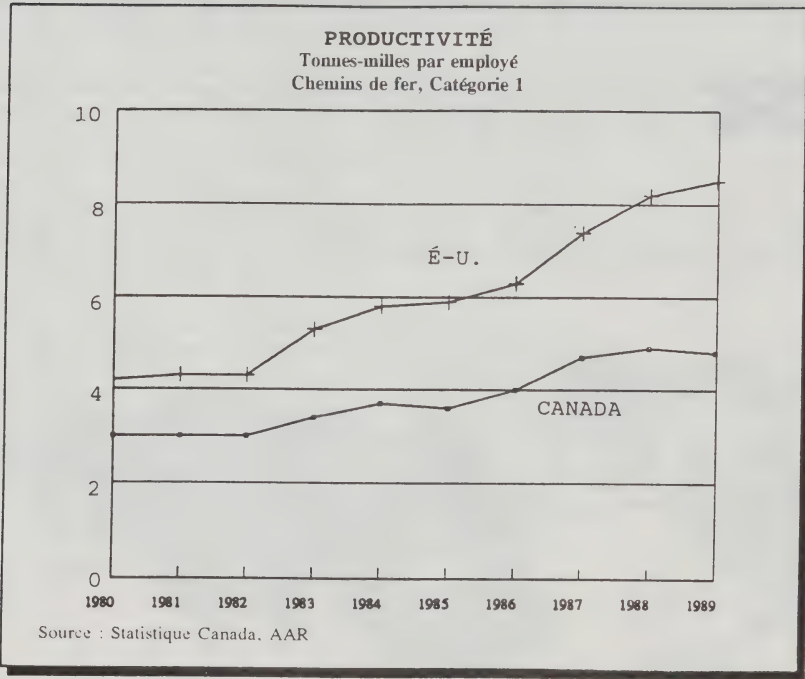
Les membres de la Coalition emploient plus de 110 000 personnes.

Tonnage global annuel : 67 millions

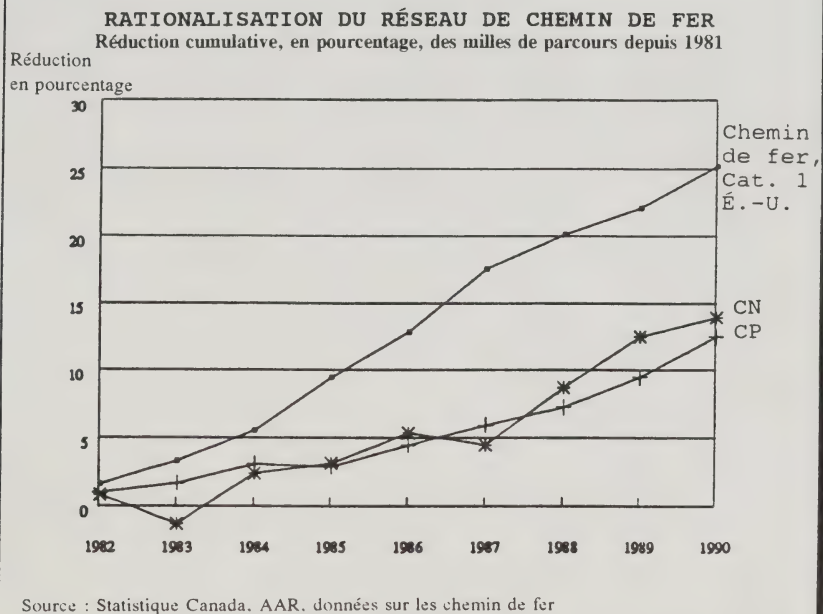
Frais de transport : plus de 4 milliards de dollars par an

Produits de la Coalition : bois massif, pâtes et papiers, soufre,
charbon, engrais, produits pétrochimiques.

ANNEXE B



ANNEXE C



WCSC

**WESTERN CANADIAN
SHIPPERS' COALITION**

**1200 - 555, rue Burrard
Vancouver (C.-B.) V7X 1S7
Téléphone (604) 684-0211
Télécopieur (604) 687-4930**

At 2:00 p.m.

From the Chamber of Shipping of British Columbia:

Richard Barlow, President;

John Turpin, Director.

From Vancouver Port Corporation:

Patrick Reid, Chairman;

Norman Stark, President.

À 14 h 00

De Chamber of Shipping of British Columbia:

Richard Barlow, président;

John Turpin, directeur.

De Vancouver Port Corporation:

Patrick Reid, président du Conseil;

Norman Stark, président.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste – lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré—Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non—livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré—Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

At 9:00 a.m.

From Conair Aviation Ltd.:

Barry Marsden, President and Chief Executive Officer;
Walter Wesnowsky, General Manager.

From Western Canadian Shippers' Coalition:

Tom Culham, Chairman;
Kevin Doyle, President, Sultan Limited;
Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel;
Emile Dubois, Manager, Transportation, Luscar Ltd.;
Terry Park, Manager, Transportation and Distribution, Novacor Chemicals Ltd.

From Central Western Railway:

Thomas Payne, President and Chief Operating Officer.

From Novacor Chemicals Ltd.:

Ken Gutierrez, Vice President, Logistics and Marketing Services;
Terry Park, Manager, Logistics – Methanol.

Continued on previous page)

TÉMOINS

À 9 h 00

De Conair Aviation Ltd.:

Barry Marsden, président et chef de la direction;
Walter Wesnowsky, directeur général.

De Western Canadian Shippers' Coalition:

Tom Culham, président;
Kevin Doyle, président, Sultan Limited;
Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel;

Emile Dubois, directeur, Transport, Luscar Ltd.;

Terry Park, directeur, Transport et distribution, Novacor Chemicals Ltd.

De Central Western Railway:

Thomas Payne, président et chef de l'Exploitation.

De Novacor Chemicals Ltd.:

Ken Gutierrez, vice-président, Transport et Marketing;
Terry Park, Directeur, Transport – Methanol.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 52

Fascicule n° 52

Tuesday, May 11, 1993
Winnipeg, Manitoba

Le mardi 11 mai 1993
Winnipeg (Manitoba)

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review"

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 11, 1993
(70)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:02 o'clock a.m. this day, in the South and Center Ballroom, Holiday Inn Crowne Plaza, Winnipeg, Manitoba, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and Lee Richardson.

Acting Members present: Ross Belsher for Gilbert Chartrand; Felix Holtmann for Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Manitoba Pool Elevators: Charles Swanson, President; Ken Edie, Vice-President. *From the Thunder Bay Harbour Commission:* C.A. (Cy) Cook, General Manager and CEO; S. Paul Kennedy, Director of Marketing. *From the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPHO):* Dave Martin, Provincial Coordinator, Manitoba League of the Physically Handicapped; Don Halechko, Chairman, Manitoba League of the Physically Handicapped; Paula Kierstead, Member, COPHO Human Rights Committee; April D'Aubin, Research Analyst. *From the City of Brandon:* Rod Ficek, Councillor.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Charles Swanson made a statement and, with the other witness, answered questions.

Cy Cook made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 10:24 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:30 o'clock a.m., the sitting resumed.

Dave Martin and the other witnesses made statements and answered questions.

Rod Ficek made a statement and answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(71)

The Standing Committee on Transport met at 2:00 o'clock p.m. this day, in the South and Center Ballroom, Holiday Inn Crowne Plaza, Winnipeg, Manitoba, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and Lee Richardson.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 11 MAI 1993
(70)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 02, dans la Salle de bal Sud et Centre du Holiday Inn Crowne Plaza, Winnipeg (Manitoba), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Gilbert Chartrand; Felix Holtmann remplace Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Des Manitoba Pool Elevators: Charles Swanson, président; Ken Edie, vice-président. *De la Commission du port de Thunder Bay:* C.A. (Cy) Cook, directeur général et chef de la direction; S. Paul Kennedy, directeur du marketing. *De la Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés (COPHO):* Dave Martin, coordonnateur provincial, Ligue des handicapés physiques du Manitoba; Don Halechko, président, Ligue des handicapés physiques du Manitoba; Paula Kierstead, membre, Comité des droits de la personne; April D'Aubin, analyste. *De la Ville de Brandon:* Rod Ficek, conseiller municipal.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation».

Charles Swanson fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Cy Cook fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 10 h 24, la séance est suspendue.

À 10 h 30, la séance reprend.

Dave Martin et les autres témoins font des exposés et répondent aux questions.

Rod Ficek fait un exposé et répond aux questions.

À 12 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(71)

Le Comité permanent des transports se réunit à 14 heures, dans la Salle de bal Sud et Centre du Holiday Inn Crowne Plaza, Winnipeg (Manitoba), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson.

Acting Members present: Ross Belsher for Gilbert Chartrand.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canadian Oilseed Processors Association: Robert Broeska, President; Jim Foran, Legal Counsel, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Woody Galloway, Manager, Canola Acquisitions, CanAmera Foods. *From Canadian Grains Council:* Douglas E. Campbell, President. *From United Grain Growers:* T.M. Allen, President and Chairman of the Board; Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Robert Broeska made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 2:35 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 2:45 o'clock p.m., the sitting resumed.

Douglas E. Campbell made a statement and answered questions.

Ted Allen made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Canadian Oilseed Processors Association: Robert Broeska, président; Jim Foran, conseiller juridique, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Woody Galloway, gérant, Acquisitions de Canola, CanAmera Foods. *Du Conseil des grains du Canada:* Douglas E. Campbell, président. *Des United Grain Growers:* T.M. Allen, président et président du Conseil; Paul Earl, gérant, Affaires générales.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation».

Robert Broeska fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 14 h 35, la séance est suspendue.

À 14 h 45, la séance reprend.

Douglas E. Campbell fait un exposé et répond aux questions.

Ted Allen fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 11, 1993

• 0903

The Chairman: Order. The Standing Committee on Transport continues its deliberations on its study of the NTA Review Commission report. We welcome this morning Mr. Swanson and Mr. Edie, from Manitoba Pool Elevators.

Gentlemen, I invite you to proceed.

Mr. C. Swanson (President, Manitoba Pool Elevators): Thank you very much, Mr. Chairman. This is Manitoba Pool Elevators' submission to the NTA Review Commission.

On behalf of its farmer member-owners, Manitoba Pool Elevators would like to emphasize the following points regarding western grain transportation policies.

• 0905

The need for system efficiency improvement is paramount. Line and elevator rationalization is recognized as the one component carrying the greatest potential to achieve the desired efficiencies.

For the most part, elevator consolidation will occur as a consequence of line rationalization, on the assumption that a comprehensive evaluation identifies the net benefits to the users and owners. Grain-dependent branch lines must be assessed as a whole, since they constitute an interdependent system. This will facilitate an accounting of any cascading of grain volumes that may result in renewed economic viability for certain components of the system.

In the assessment of the viability of a particular line, multiple indicators must be analysed, both present and foreseeable. This will assist in identifying those components that offer the greatest gains and least penalization for system users. The multifaceted economic evaluation must illustrate achievable savings and cost reductions in excess of a specified threshold. An appropriate portion of the savings realized must be earmarked for transitional compensation to affected producers, with the remainder used to reduce overall system costs and freight rates.

In order that system users be allowed to manage the pace of change, finite annual evaluation targets must be stipulated.

As for the most part grain producers are captive shippers, they have an acute interest in system costs that ultimately impact on their price of freight. Thus in the absence of comprehensive competition, grain freight rates must continue to be cost justified and distance related.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 11 mai 1993

Le président: La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports poursuit son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Nous accueillons ce matin MM. Swanson et Edie, du groupe Manitoba Pool Elevators.

Vous avez la parole, messieurs.

M. C. Swanson (président, Manitoba Pool Elevators): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous vous présentons ici les arguments que le Manitoba Pool Elevators a présentés à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Au nom des agriculteurs qui sont aussi ses coopérateurs, le groupe Manitoba Pool Elevators tient à souligner les points suivants en ce qui concerne les politiques relatives au transport du grain de l'Ouest.

La nécessité d'améliorer l'efficacité du système est primordiale. La rationalisation des embranchements et des silos est reconnue comme étant la composante la plus susceptible de permettre la réalisation des gains souhaités au chapitre de l'efficacité.

La consolidation des silos se fera principalement comme conséquence de la rationalisation des embranchements, à condition qu'une évaluation globale permette de déterminer les avantages nets pour les usagers et les propriétaires. Les embranchements consacrés presque exclusivement au transport des céréales doivent être évalués comme un tout, puisqu'ils constituent un réseau interdépendant. Il sera ainsi plus facile de tenir compte de tout accroissement progressif des volumes de céréales qui pourrait donner une viabilité économique à certaines composantes du système.

Divers indicateurs, existants et prévisibles, doivent être analysés pour déterminer la viabilité d'un embranchement donné. On pourra repérer les composantes susceptibles d'assurer les gains les plus importants, tout en pénalisant le moins possible les usagers du système. Cette évaluation économique à facettes multiples devra bien montrer les économies et les réductions de coûts qui pourront être réalisées au-delà d'un seuil donné. Une part suffisante des économies ainsi réalisées doit servir à verser des indemnités provisoires aux producteurs touchés, le reste devant être appliqué à la réduction du coût de fonctionnement de l'ensemble du système et du fret exigé.

Pour que les usagers du système puissent gérer le rythme des changements, des cibles maximales doivent être fixées pour les évaluations annuelles.

Étant donné qu'ils sont pour la plupart des expéditeurs captifs, les céréaliculteurs s'intéressent au plus haut point au coût de fonctionnement d'un système qui, au bout du compte, détermine le fret qu'ils doivent payer. Ainsi, en l'absence de compétition véritable, il faut que le fret exigé pour le transport des céréales continue à être fixé en fonction du coût et de la distance.

[Text]

It must be recognized that the WGTA is the unique result of efforts by producers, handler-shippers, carriers, and the state to address the shortcomings of the previous grain transportation regime. Its development and enactment were facilitated by a variety of assurances and concessions on the part of all stakeholders. The end result is an act that is still evolving in its merits for system participants.

The WGTA is consistent with national transportation policy and aspects of it can be considered to complement the National Transportation Act.

Our member-owners have continually reaffirmed their need for grain-specific transportation legislation. It is our sincerest hope these requests will be heeded.

The Chairman: I'll ask Mr. Keyes to lead off.

Mr. Keyes (Hamilton West): Gentlemen, thank you very much for appearing before the committee, and thank you for your brief.

In your brief you say in the assessment of the viability of a particular line multiple indicators must be analysed, both present and foreseeable. Could you give me a list of these multiple indicators? How many are there? What are they?

Mr. Swanson: In our opinion, the evaluation has to go right back to the farm gate and assess the impact on municipal road systems, the impact on rural communities, rural towns, the tax base, what the transfer of costs would be back to that tax base, the additional investment that might be required in some instances to facilitate handling the grain for those affected producers. While we're not asking that those dollars be spread out to grain-handling companies, for example, we think it's important that all those areas be taken into consideration before a line is evaluated. Then, if the cost savings are there, the abandonment should proceed.

Mr. Keyes: All right. Then you speak of a multifaceted economic evaluation. . . and the one you just referred to in your answer to my first question. Who would carry out this work, this evaluation? Or who should, in your opinion?

Mr. Swanson: We think a committee should be struck to do that kind of evaluation. It would consist of stakeholders within the affected area. There should also be involvement by people from outside the area, who would perhaps take a different view of some of the arguments that would be put forward. But we think a process should be put in place so that kind of evaluation could be done.

• 0910

Mr. Keyes: Under the auspices of whom, though?. I understand who you might want to put on the team that would do the evaluation, but there's still everything from arrangements to compensation, to paying witnesses. There's a lot to having hearings or an evaluation of the system. Who would take charge and who would pay the expenses of such an evaluation?

[Translation]

Il convient de reconnaître que la LTGO constitue une mesure unique en son genre, qui est le fruit des efforts des producteurs, des expéditeurs-manutentionnaires, des transporteurs et de l'État pour remédier aux lacunes du régime précédent pour le transport des céréales. Si cette mesure a pu être élaborée et promulguée, c'est en partie grâce aux diverses garanties et concessions sur lesquelles les diverses parties se sont entendues. Nous nous retrouvons donc avec une loi qui continue d'évoluer sur le plan des avantages qu'en retirent les participants.

La LTGO s'inscrit dans le cadre de la politique nationale sur les transports et certains de ses éléments peuvent être considérés comme complétant la Loi sur les transports nationaux.

Nos coopérateurs n'ont cessé de réitérer qu'il faut à tout prix une loi qui traite expressément du transport du grain. Nous espérons sincèrement que nos observations seront prises en considération.

Le président: J'invite M. Keyes à débiter la période de questions.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci beaucoup, messieurs, de votre présence ici aujourd'hui et merci aussi pour votre mémoire.

Dans votre mémoire, vous dites que divers indicateurs, existants et prévisibles, doivent être analysés afin de déterminer la viabilité d'un embranchement donné. Pouvez-vous me fournir une liste de ces indicateurs? Combien y en a-t-il? Quels sont-ils?

M. Swanson: L'évaluation doit inclure tout ce qui entre en ligne de compte depuis le départ de la ferme; elle doit notamment mesurer l'incidence sur l'infrastructure routière municipale et sur les localités rurales, de l'assiette fiscale et des conséquences qu'il y aurait à imputer les coûts à cette assiette fiscale, de même que des investissements supplémentaires qui pourraient être nécessaires, dans certains cas, pour aider les producteurs touchés à assurer la manutention de leur grain. Nous ne demandons pas toutefois que ces sommes additionnelles soient versées aux entreprises de manutention du grain, mais nous considérons qu'il est important de tenir compte de tous ces aspects dans l'évaluation d'un embranchement donné. Si l'évaluation révèle que des économies nettes seraient réalisées, on pourrait alors donner le feu vert à l'abandon de l'embranchement.

M. Keyes: Très bien. Puis, vous parlez d'une évaluation économique à facettes multiples. . . Vous venez aussi d'en parler dans la réponse que vous avez faite à ma première question. Qui effectuerait cette évaluation? Ou qui devrait l'effectuer, à votre avis?

M. Swanson: Nous estimons que cette tâche devrait être confiée à un comité créé à cette fin. Le comité serait composé des parties en cause dans la région visée. Il devrait également comprendre des représentants de l'extérieur de la région, qui auraient peut-être un point de vue différent à faire valoir par rapport à certains des arguments qui seraient présentés. En tout cas, nous considérons qu'il faut prévoir un processus qui permette d'effectuer ce genre d'évaluation.

M. Keyes: Mais qui en aurait la responsabilité? Je comprends que vous vouliez que certaines parties soient représentées dans l'évaluation comme telle, mais il y a aussi toutes sortes de questions à régler, comme les dispositions à prendre, la rémunération, le remboursement des témoins. Il s'agit d'un processus très complexe que de tenir des audiences ou d'évaluer le système. Qui en assumerait la responsabilité et qui paierait les dépenses qui devraient être engagées à cette fin?

[Texte]

Mr. K. Edie (Vice-President, Manitoba Pool Elevators): I think the Grain Transportation Authority would be an appropriate body to oversee and evaluate the process. They have come forward with an efficiencies package suggestion. It was proposed but never implemented. So they've been involved. The efficiencies package we put out was quite similar to one they had proposed, but neither of them went forward, because it would have meant necessary changes in legislation. That's why we think it should go forward that way.

Mr. Keyes: In that same part of the brief you mentioned savings, cost reductions, in excess of a specified threshold. Can you tell us what that threshold might be?

Mr. Swanson: We're suggesting 90% or 10%, whichever side of it you want to look at, would be an appropriate figure. If the savings exceeded or at least equalled the 90% figure, over the cost of moving to a different type of system, then it should be proceeded with.

Mr. Edie: The rationale behind that, Mr. Chairman, is that if all of a sudden there were a large increase in the price of fuel, then trucking would become uneconomic. We just need a bit of a safety factor in there that you don't do something such that a short-term blip would cause the savings not to exist any more.

Mr. Keyes: Can you give this committee an idea of Manitoba Pool shipments east over the last five years?

Mr. Swanson: Over the last five years we would have averaged in the neighbourhood of three million tonnes. I'm referring not to the province, just to Manitoba Pool.

Mr. Keyes: That's three million tonnes out of a total of . . . in the last five years?

Mr. Swanson: Out of a total of between five and six million in the province.

Manitoba Pool handles in excess of 50% of the grain handled in the province, and the largest percentage of our grain has gone east until this year, when we've been experiencing an unusual type of situation. You must also bear in mind that in the last five years we had a couple of years of extreme drought, which reduced that number somewhat.

Mr. Keyes: And the five or six million is also over five years? In your opinion, has the WGTA method of payment provision been a central reason for the declining seaway movement of grain?

Mr. Swanson: In our opinion, the method of containment has had absolutely no impact on the movement of grain. In our opinion, and in the analysis we have done, a change in the method of payment could in fact have the opposite effect on the direction of the flow of grain. It would open up, to a greater extent, the threat of moving grain south into the U.S., to access the U.S. system.

[Traduction]

M. K. Edie (vice-président, Manitoba Pool Elevators): Il me semble que l'évaluation pourrait très bien se faire sous l'égide de l'Administration du transport des grains. Cet organisme a proposé un ensemble de mesures visant à réaliser des gains de rendement, mesures qui n'ont toutefois jamais été mises en oeuvre. Ainsi, l'Administration du transport des grains s'intéresse à ce dossier. Nous avons nous aussi proposé un train de mesures semblables au chapitre des gains de rendement, mais nous n'avons pas réussi, nous non plus, à les faire mettre en oeuvre, parce qu'elles auraient exigé des modifications à la loi. C'est pour cette raison que nous considérons qu'il faudrait procéder de cette façon.

M. Keyes: Vous parlez également dans cette même partie de votre mémoire d'économies ou de réductions de coûts au-delà d'un seuil donné. Pouvez-vous nous dire quel pourrait être ce seuil?

M. Swanson: Nous proposons qu'il soit fixé à 90 p. 100 ou à 10 p. 100, selon l'optique que vous voulez adopter. Si les économies étaient supérieures ou à tout le moins égales à 90 p. 100 de ce qu'il en coûterait pour passer à un autre type de système, elles seraient alors suffisantes pour que l'on puisse aller de l'avant.

M. Edie: Voyez-vous, monsieur le président, nous voulons nous protéger contre les changements subits, comme une majoration importante du prix du carburant qui rendrait le camionnage peu rentable. Nous avons besoin d'un mesure de sauvegarde pour empêcher qu'un gonflement à court terme ne vienne effacer les économies escomptées.

M. Keyes: Pouvez-vous nous dire quel a été le volume d'expéditions du Manitoba Pool au cours des cinq dernières années?

M. Swanson: Au cours des cinq dernières années, nos expéditions ont été en moyenne d'environ 3 millions de tonnes. Il s'agit des expéditions, non pas de la province, mais de Manitoba Pool.

M. Keyes: Alors, 3 millions de tonnes sur un total de . . . au cours des cinq dernières années?

M. Swanson: Sur un total de 5 millions à 6 millions de tonnes pour la province.

Plus de la moitié du grain manutentionné dans la province passe par nos silos, et la majeure partie de nos envois vont vers l'est, sauf cette année, en raison des circonstances exceptionnelles que nous avons connues. Il ne faut pas oublier par ailleurs qu'au cours de cette période de cinq ans, nous avons connu deux années de sécheresse extrême, qui ont réduit quelque peu le volume de nos envois.

M. Keyes: Les cinq ou six millions, c'est également sur ces cinq années? À votre avis, les dispositions de la LTGO relatives aux modalités de paiement ont-elles été un facteur déterminant dans la baisse du transport du grain par la voie maritime du Saint-Laurent?

M. Swanson: À notre avis, il n'y a eu aucune incidence sur le mode de transport utilisé. Nous dirions même, d'après l'analyse que nous avons effectuée, que le fait de modifier les modalités de paiements pourrait changer la direction du transport du grain. Ainsi, le grain serait plus susceptible d'être acheminée au sud pour avoir accès au réseau américain.

[Text]

In addition to that, we think there would be a fairly significant shift in production patterns here in Manitoba, especially because we would be faced with the highest freight rates. We can see people going out of high-volume, low-value crops, into low-volume, high-value crops, which would certainly have an impact on the total volumes that would move east through Thunder Bay or through the St. Lawrence Seaway system.

In summary, we think the impact of WGTA has been overblown in terms of the impact on the St. Lawrence Seaway system.

Mr. Keyes: Interesting.

• 0915

My last question is to ask the witnesses if they could give me their opinion of the recent federal government cuts to the Crow benefit payment.

Mr. Edie: We have a policy division, if you will, for the three pools, called *Prairie Pools*. We appeared before Mr. Mazankowski's pre-budget consultation, requesting that the 10% and 10% in the two years not be done. We said it would have a very adverse effect directly on a sector of Canadian society that is not in very good financial shape at the moment.

We also feel the further budget suggestions of 5% and 5% for the following two years are not going to give us the kind of transportation system we need. We have some concerns about the concept of rolling this into a safety net provision: that it would not be specific, it would tend to be watered down, and the dilution would be such that grain and oilseed producers' financial situation would be adversely impacted on.

Mr. Angus (Thunder Bay — Atikokan): Gentlemen, thank you for your presentation this morning.

I want to start by going back to one area my colleague touched on. That was your response to his question about the Western Grain Transportation Act and its effect on direction of movement.

I concur when you say changing to pay the producer would have a negative effect, not positive. But would you not agree that because the WGTA is only a rail transportation subsidy and does not include the marine sector, in fact there has been a distortion of the direction of movement when the final marketplace is discounted?

Mr. Edie: To draw a simple example. . . because once you get into trying to play with the figures, it gets rather difficult. If you take the total costs of shipping grain from Virden to Vancouver and from Virden to Montreal, they're equal. Each year more grain has gone through Thunder Bay than is grown east of Virden. Those figures can easily be checked.

[Translation]

En outre, nous estimons que les tendances en matière de production se trouveraient passablement perturbées ici au Manitoba, à cause notamment des tarifs plus élevés que nous serions obligés de payer. Il se pourrait très bien que les producteurs se détournent des cultures à haut volume et à faible valeur pour se tourner vers les cultures à faible volume et à valeur élevée, ce qui ne manquerait pas de se répercuter sur le volume total des envois qui seraient acheminés à l'est par Thunder Bay ou par la voie maritime du Saint-Laurent.

Bref, nous croyons que l'effet de la LTGO sur le transport du grain par la voie maritime du Saint-Laurent a été grandement exagéré.

M. Keyes: Intéressant.

En dernier lieu, je veux demander aux témoins s'ils pourraient me dire ce qu'ils pensent des réductions imposées récemment par le gouvernement fédéral à la subvention du Nid-de-corbeau.

M. Edie: Nous avons une division qui s'occupe des questions de politique pour les trois coopératives et qui s'appelle *Prairie Pools*. Cette division a participé aux consultations préalables au dépôt du budget de M. Mazankovski, pour demander que les réductions de 10 p. 100 et 10 p. 100, respectivement, sur les deux prochaines années ne soient pas mises en oeuvre. Nous avons indiqué que ces réductions toucheraient directement et de façon très néfaste un secteur de la société canadienne qui ne se trouve pas en très bonne posture financière à l'heure actuelle.

Nous considérons par ailleurs que les réductions proposées de 5 p. 100 et 5 p. 100 pour les deux années suivantes ne nous donneront pas le système de transport dont nous avons besoin. Nous avons des inquiétudes quant à la protection générale qui est prévue; nous craignons qu'elle ne serait pas suffisamment précise et que l'on aurait tendance à la diluer, à tel point que la situation financière des producteurs de céréales et d'oléagineux s'en trouveraient aggravés.

M. Angus (Thunder Bay — Atikokan): Merci, messieurs, d'être venus nous faire cet exposé ce matin.

Je veux tout d'abord revenir à ce que vous avez dit en réponse à la question de mon collègue au sujet de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et de son incidence sur la direction que suivrait le transport du grain.

Je suis d'accord avec vous pour dire que le fait d'opter pour des paiements qui seraient versés aux producteurs aurait un effet, non pas positif, mais négatif. Mais ne seriez-vous pas d'accord pour dire que, du fait que la LTGO prévoit uniquement des subventions pour le transport ferroviaire et qu'elle ne prévoit aucune subvention pour le transport maritime, la direction suivie par le mouvement du grain s'en trouve déformée, même si l'on tient compte des forces du marché?

M. Edie: Je vous donne un exemple très simple. . . car, dès que l'on essaie de jouer avec les chiffres, la chose devient assez difficile. Ainsi, il en coûte exactement la même chose pour transporter le grain de Virden à Vancouver que de Virden à Montréal. Chaque année, le volume de grain qui passe par Thunder Bay est supérieur au volume de grain cultivé à l'est du Virden. L'on peut facilement obtenir les chiffres pour le confirmer.

[Texte]

I think that's the simple bottom line. More grain has gone that way because of destination preferences and because of capacity constraints on the west coast. If you did away with the WGTA, the farmers paid full freight rates on rail and on the seaway as they do now. . . more grain has gone east than is grown east of Virden. That's the breaking point in absolute numbers.

Mr. Swanson: If we look at what has happened in the United States in the last few years, the percentage reduction of grain that has moved through the St. Lawrence system, and other products, has dropped on a percentage basis far more than it has here in Canada. They don't have a WGTA to blame it on.

It's a function of the markets.

Mr. Angus: Let me move back to your brief. On the first page you say for the most part elevator consolidation will occur as a consequence of line rationalization. The railways coming before this committee have suggested that all they are doing when they're applying to abandon a grain-dependent branch line is responding to the fact that the elevator companies have closed the elevator and there's nothing to serve. You're presenting the opposite picture here. Are both of you right, or are both of you wrong?

Mr. Swanson: Yes.

Mr. Angus: Would you elaborate, please?

Mr. Swanson: We would view it somewhat differently from the railways. We're viewing rail line abandonment and rationalization. We're assessing the impact right back to the farm gate, which I think we all have to do when we're looking at any kind of change that should occur.

• 0920

But as we indicated earlier, if a net benefit accrues as a result of abandoning a particular rail line, then in fact it should happen. But those benefits should accrue back to the users of the system. I think that's paramount in any decision that's made in the final analysis.

Mr. Angus: Do you have any sense that the railways have been de-marketing grain-dependent branch lines. . . maybe "de-marketing" is not the correct term here, but downgrading service, downgrading maintenance, so the producer begins to look elsewhere, even though the line may still be there?

Mr. Swanson: We can point to examples where the service has not been at a level that would encourage producers to hold onto their grain in a particular area and move it off that particular line, and by default, because of that service, they have moved to another rail line that in some cases is not too many miles distant. Whether it's a conscious decision on behalf of the railway or what's driving it. . . certainly we can point to examples where service has deteriorated to the point where producers have left that particular line.

Mr. Angus: One of the things I've raised in this committee on a number of occasions with other witnesses is the question of main-line abandonments and whether or not there should be no further applications to the NTA to abandon a mail line until

[Traduction]

C'est bien simple: il y a davantage de grain qui est expédié vers l'est à cause des préférences quant aux destinations et à cause aussi du problème du manque de capacité sur la côte ouest. Si la LTGO était abrogée et que les producteurs devaient payer le plein tarif pour le transport ferroviaire, comme ils le font actuellement pour le transport maritime. . . le volume de grain expédié à l'est est supérieur au volume de grain cultivé à l'est de Virden. Voilà ce qui se passe à l'heure actuelle en chiffres absolus.

M. Swanson: Si nous examinons ce qui se passe aux États-Unis depuis quelques années, le pourcentage de grain et d'autres produits expédiés par la voie maritime du Saint-Laurent a diminué de façon bien plus considérable qu'au Canada. Or, il n'existe pas de LTGO aux États-Unis.

Ce sont les forces du marché qui sont à l'origine de cette tendance.

M. Angus: Permettez-moi de revenir à votre mémoire. À la première page, vous dites que la consolidation des silos se fera principalement comme conséquence de la rationalisation des embranchements. Les chemins de fer qui ont comparu devant notre comité ont dit que, lorsqu'ils demandent à abandonner un embranchement tributaire du transport du grain, ils ne font que réagir au fait que les exploitants de silos ont fermé le silo que desservait l'embranchement. Vous semblez nous dire le contraire. Avez-vous tous deux raison, ou avez-vous tous deux tort?

M. Swanson: Oui.

M. Angus: Pourriez-vous étoffer votre réponse?

M. Swanson: Notre point de vue est quelque peu différent de celui des chemins de fer. Nous examinons la question dans l'optique de l'abandon et de la rationalisation des embranchements. Nous évaluons l'incidence à tous les niveaux, depuis le départ de la ferme, comme nous devrions tous le faire lorsque nous envisageons d'apporter un changement quelconque.

Mais comme nous l'avons indiqué tout à l'heure, si l'abandon d'un embranchement donné doit se traduire par un bénéfice net, c'est l'option qu'il faut retenir. Le bénéfice devrait toutefois être réparti entre les usagers du système. Cette considération doit, en dernière analyse, être primordiale dans toute décision qui est prise.

M. Angus: Avez-vous l'impression que les chemins de fer «décommercialisent» les embranchements tributaires du transport du grain. . . Peut-être faut-il parler, non pas de «décommercialisation», mais d'une baisse du service ou de la qualité de l'entretien, qui incite le producteur à chercher ailleurs, même si l'embranchement existe toujours?

M. Swanson: Nous pouvons vous citer des cas où le niveau de service est tel que les producteurs n'ont pas intérêt à collecter leur grain dans un endroit donné pour en assurer le transport à partir de l'embranchement qui le dessert, de sorte qu'ils optent pour une autre ligne ferroviaire qui se trouve parfois quelques milles plus loin. Que cela tienne à une décision consciente de la part des chemins de fer ou à quelque autre raison. . . nous pouvons certes vous donner des exemples d'endroits où le service s'est détérioré à tel point que les producteurs ont abandonné l'embranchement en question.

M. Angus: J'ai soulevé à plusieurs reprises avec d'autres témoins qui ont comparu devant nous la question de l'abandon des lignes principales et d'interdire toute nouvelle demande en ce sens à l'ONT, tant que nous n'aurons pas une politique

[Text]

such time as we have a national rail network policy in place. My memory tells me it was either leading up to the WGTA or before that when a study was done and some kind of consultation process was done to determine what the basic grain network in western Canada should look like. Can you fill us in on that? Was that what happened? What kind of participation process was it? Were the stakeholders involved, and were you satisfied with the outcome?

Mr. Edie: Mr. Chairman, perhaps you're referring to the Hall commission, which was quite extensive and went on for quite a time. That was followed by the Prairie Rail Action Committee, PRAC. They did make certain recommendations and lines were abandoned on their recommendation. But that's going back through the mid-to late 1970s. That committee is no longer in place. I'm not sure what followed it, if anything.

When that process came to an end, then I think we got into, if you will, the pre-WGTA kind of discussions that went on. I don't know offhand of a committee that was formed after the Prairie Rail Action Committee actually to assess the entire lines and make recommendations. But they did do some over a period.

Mr. Angus: So there was input from the stakeholders. Do you know offhand what is left and what is still protected? Is that the same basic network, or was it a modified one based on the decision of the government of the day?

Mr. Edie: All grain-dependent lines are now protected to the year 2000. One of our recommendations for efficiencies is that prohibition orders be lifted and they be in effect placed under GTA. Then we would do the evaluation we've talked about. As soon as it was shown that a line—and there are a number of them—should be abandoned. . .

One of the things people give a reaction or feeling about when we suggest this is that this would go on for a year, two years, three years. There are some lines where the devaluation process would be a matter of hours, if they were strictly commercial, because there are some that are obviously very, very high-cost and the alternative service would not be high-cost. So we think a practical evaluation could be set up that in some cases would be very short.

The Fisher Branch line is covered under the SIR funding, System Improvement Reserve funding, and we have an off-track elevator there. There are SIR funds, government funds, to help pay for the trucking and second elevation into a larger point.

So there are things that have happened.

[Translation]

ationale sur le réseau ferroviaire. Si je me souviens bien, une étude a été faite, pendant le travail d'élaboration de la LTGO ou avant, et un processus de consultation engagé pour décider des grandes lignes du réseau de transport du grain dans l'Ouest du Canada. Pouvez-vous nous donner des détails à ce sujet? Est-ce bien ainsi que les choses se sont passées? Quels étaient les modalités de participation au processus? Les parties en cause ont-elles été consultées et le résultat vous a-t-il satisfait?

M. Edie: Monsieur le président, le député veut peut-être parler de la commission Hall, qui a fait un travail assez exhaustif, sur une période de temps assez longue. Cette commission a été suivie par le Comité de développement ferroviaire des Prairies. Ce comité a fait certaines recommandations, et des embranchements ont été abandonnés par suite de ces recommandations. Mais cela remonte au milieu ou à la fin des années soixante-dix. Ce comité n'existe plus. Je ne sais pas trop quel a été son successeur, si tant est qu'il y en a eu un.

C'est au moment où ce processus a pris fin que nous nous sommes engagés dans les discussions qui ont conduit à la LTGO. Je ne saurais vous dire pour l'instant si le Comité de développement ferroviaire des Prairies a été suivi d'un autre comité chargé d'examiner l'ensemble du réseau et de faire des recommandations mais la question a effectivement été examinée pendant un certain temps.

M. Angus: Ainsi, les diverses parties ont eu leur mot à dire. Pouvez-vous nous dire ce qui reste et ce qui continue d'être protégé? Le réseau est-il fondamentalement le même ou a-t-il été modifié par suite d'une décision du gouvernement de l'époque?

M. Edie: À l'heure actuelle, tous les embranchements tributaires du transport du grain sont protégés jusqu'à l'an 2000. Nous avons notamment recommandé dans nos propositions visant à accroître les gains de rendement, que les ordonnances d'interdiction soient annulées et que la protection des embranchements relève de l'administration du transport des grains. Une évaluation sera alors faite selon la procédure que nous avons décrite. Dès que l'on concluerait à l'opportunité d'abandonner un embranchement donné—et bon nombre d'embranchements devraient être abandonnés. . .

Quand nous faisons cette proposition, les gens ont tendance à penser que l'évaluation se poursuivrait pendant un, deux ou trois ans. Dans certains cas, l'évaluation ne prendrait que quelques heures si l'on se fondait uniquement sur le rendement commercial, car le coût de certains embranchements est manifestement très élevé et qu'il en coûterait moins cher d'opter pour une solution de rechange. Nous croyons donc qu'une procédure d'évaluation pratique pourrait être mise sur pied et que, dans certains cas, l'évaluation pourrait se faire très rapidement.

L'embranchement Fisher est protégé grâce au Fonds de réserve d'amélioration du réseau, et nous avons un silo à proximité de cet embranchement. Nous avons donc accès à la Réserve d'amélioration du réseau et à l'aide financière du gouvernement pour couvrir les frais du transport routier et du déversement dans un silo plus gros.

Certaines mesures ont donc été prises.

[Texte]

[Traduction]

• 0925

Mr. Swanson: The system costs saved by abandoning that particular piece of rail line have more than paid for the costs of the trucking from Fisher Branch to the second location and the cost of the second elevation. The service has also improved quite dramatically as a result. Those people in that particular area have never had better service than they're getting at present.

Mr. Angus: One final area of questioning. We heard testimony in Vancouver yesterday from the operator of a short-line railway who was looking for access to the WGTA. What's the pool's position on that?

Mr. Edie: Our position is that the short-line railway is the lowest-cost alternative and it should be funded. But the problem we have with short-line railways at the moment is that their funding comes off the top of the Crow benefit. There are two sides to their story. It's quite a complicated funding mechanism they go through. But money comes right off the top. If some mechanism were put in place that they could operate under least-cost compared with trucking, or lower-cost, then they should be entitled to Crow benefit as the other railways are. What formula that would be would have to be worked out.

Mr. Angus: I'm not sure I quite understand what you mean when you say "taken off the top". Can you elaborate on that?

Mr. Edie: The short lines that are in place get \$5 million just as a subsidy. Then they charge what they charge. I'm not sure what the exact figures are. There are two of them in place. But it doesn't necessarily relate to their volume. It relates to a yearly subsidy to the line.

Mr. Angus: Each line gets \$5 million?

Mr. Edie: In total.

Mr. Angus: In total. But isn't there only one short-line company that's operating in western Canada?

Mr. Edie: Southern Co-op in Saskatchewan and what we refer to as the Stettler line; Mr. Payne has the line running in Alberta.

Mr. Angus: So they split \$5 million between the two of them.

Mr. Edie: Their volumes. . . I don't know what the split is, but it's not a 50-50 split.

Mr. Angus: So if one was carrying 60% of the grain between the two of them, they'd get 60% of the \$5 million. Is that what you're saying?

Mr. Edie: I'm sorry. I don't have the formula at hand.

Mr. Angus: He didn't mention that yesterday, did he?

M. Swanson: Les économies réalisées pour l'ensemble du système grâce à l'abandon de cet embranchement en particulier sont supérieures à ce qu'il en coûte pour assurer le transport routier depuis l'embranchement Fisher jusqu'à l'autre embranchement et pour entreposer le grain une seconde fois. Le service s'est aussi nettement amélioré. Les producteurs de la région n'ont jamais eu un service aussi bon que celui qu'ils obtiennent à l'heure actuelle.

M. Angus: Je veux aborder une dernière question. Hier, à Vancouver, nous avons entendu le témoignage d'un exploitant de lignes courtes qui voulait être financé en vertu de la LTGO. Quelle est votre position là-dessus?

M. Edie: Notre position est la suivante: comme il s'agit de la solution la moins coûteuse, les lignes courtes devraient être financées. Cependant, le problème qui se pose à l'heure actuelle vient de ce que les fonds accordés aux exploitants de lignes courtes réduisent d'autant la subvention du nid-de-corbeau. Le mécanisme de financement qui s'applique à ces lignes comporte deux volets; c'est un mécanisme très complexe. Mais les fonds qui leur sont accordés réduisent d'autant le montant de la subvention. S'il existait un mécanisme qui permettrait de déterminer que cette solution est la moins coûteuse par rapport au transport routier, ou qu'elle coûte moins cher, les lignes courtes devraient avoir droit à la subvention du Nid-de-corbeau au même titre que les autres chemins de fer. Reste à savoir quelle serait la formule qui serait retenue.

M. Angus: Je ne suis pas sûr de bien vous comprendre quand vous dites que la subvention se trouve réduite d'autant. Pouvez-vous me donner plus de détails à ce sujet?

M. Edie: Les lignes courtes qui sont actuellement en service reçoivent 5 millions de dollars au titre uniquement de la subvention. S'ajoute à cela le montant du fret qu'elles exigent. Je ne sait pas quels sont les chiffres exacts. Mais il y a deux lignes courtes en service. Le montant qu'elles reçoivent ne reflète pas nécessairement le volume de grain transporté; il s'agit plutôt d'une subvention annuelle accordée à la ligne.

M. Angus: Chacune reçoit 5 millions de dollars?

M. Edie: Au total.

M. Angus: Au total. Mais n'y a-t-il pas une seule ligne courte qui est en service dans l'ouest du Canada?

M. Edie: Il y a la Southern Co-op en Saskatchewan et ce que nous appelons la ligne Stettler; M. Payne exploite la ligne albertaine.

M. Angus: Ainsi, les deux lignes se partagent 5 millions de dollars.

M. Edie: Leurs volumes. . . Je ne sais pas quelle est la répartition, mais je sais que ce n'est pas 55-50.

M. Angus: Ainsi, si l'une des lignes assurait le transport de 60 p. 100 du grain transporté par les deux, elle aurait droit à 60 p. 100 des 5 millions de dollars. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Edie: Je suis désolé, mais je ne connais pas la formule par coeur.

M. Angus: Il n'a pas parlé de cela hier?

[Text]

Mr. Atkinson (St. Catharines): Gentlemen, Mr. Keyes' question about the NTA. . . I assume that would come within a hearing and the public interest would be the test that would be applied for abandonment. We've been asking various people what they saw in the public interest as a definition. I assume what you have told us in your brief would be the factors you would like to see included in any public-interest test. Is that correct?

Mr. Swanson: That's correct.

Mr. Atkinson: Would you like to see that enshrined in legislation as a certain criterion, with "public interest" being defined? Or should we leave "public interest" open and have people who appear before a quasi-judicial board make their presentations on what they feel should be included as in the public interest and leave it flexible in that manner?

Mr. Swanson: We would suggest the broad base be included. But I don't think you can ever cover all the points that need to be raised as they affect a particular area. There's always going to be the unique that will creep into this. You're never going to be able to cover that. So the broad base needs to be there. . . but then allow some unique aspects that may creep in, depending on the particular area that would allow them that bit of flexibility.

Mr. Atkinson: When we heard the northern airline operators—or one; First Air appeared before us—they said about public interest that many times they had intervened in applications where new airlines wanted to start in the north. They would make what they figured were very reasoned arguments and come up with a lot of facts and figures and everything else to show that a new entrant might not be in the public interest. They then would receive a judgment back from the NTA saying it is in the public interest, and that was it. . . and never go into any of the details.

• 0930

So their complaint was that you have this word in the act but not even the NTA is really giving any outline on what it means. This is probably a problem you may run into as well if we do get to the point where you have hearings on line abandonment and so on.

Mr. Swanson: I would view this slightly differently from opening up a new airline. In this instance we are talking about drawing up terms of reference that would allow a line to be abandoned, not one to be established to serve an area. There is a difference.

Mr. Atkinson: But my point was that you would want some written reasons, I would think, to understand what criteria the quasi-judicial board are using to determine that abandonment. I assume if you made an application and they came forward and said the public interest has been satisfied and the line should be abandoned. . . I do not think that would help you with other lines and so on. . . or what went into that particular decision.

[Translation]

M. Atkinson (St. Catharines): Messieurs, la question de M. Keyes au sujet de l'ONT. . . Je suppose qu'il faudrait tenir des audiences sur l'abandon d'embranchement et que le critère appliqué serait celui de l'intérêt public. Nous avons demandé à divers témoins ce qui constitue l'intérêt public à leur avis. Je suppose que les facteurs dont vous avez fait état dans votre mémoire devraient, selon vous, être inclus dans le critère de l'intérêt public. Est-ce juste?

M. Swanson: C'est juste.

M. Atkinson: Souhaiteriez-vous que le critère de l'intérêt public soit défini et consacré par la loi? Ou devrions-nous simplement poser le critère de l'intérêt public comme principe et permettre aux intéressés de se présenter devant un organisme quasi judiciaire pour faire valoir ce qui, à leur avis, constitue l'intérêt public?

M. Swanson: Nous opterions pour l'interprétation la plus large possible. Mais je ne pense pas que l'on puisse arriver à inclure tous les éléments qui doivent être pris en compte dans une région donnée. Il y aura toujours quelques circonstances propres à la région qui nous échappera. L'on n'arrivera jamais à tout inclure. Il faut donc opter pour l'interprétation la plus large possible. . . Mais il faut aussi permettre de tenir compte de circonstances particulières, pour que l'on puisse prendre en considération les particularités de chaque région.

M. Atkinson: Nous avons entendu les exploitants de lignes aériennes septentrionales—nous avons plutôt entendu un de ces exploitants, la compagnie First Air, qui a comparu devant nous. Sur la question de l'intérêt public, cette compagnie nous a dit qu'elle était intervenue à plusieurs reprises pour contester des demandes de nouvelles lignes aériennes qui voulaient offrir leurs services dans le nord. Chaque fois, elle avait présenté des arguments qu'elle considérait comme très sensés et elle avait présenté beaucoup de chiffres et de données et tout le reste pour montrer qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de permettre l'entrée d'un nouvel arrivant sur le marché. La décision qu'elle avait reçue de l'ONT disait simplement que c'était effectivement dans l'intérêt public, un point c'est tout. . . sans jamais donner de détails.

La loi parle d'intérêt public mais quand l'ONT fonde ses décisions sur ce principe elle ne le définit pas vraiment. Je suppose que le même genre de problème se pose en cas d'abandon de lignes.

M. Swanson: Comparé à l'ouverture d'une nouvelle ligne aérienne, cela me semble un peu différent. Dans le cas qui nous intéresse, il s'agit des critères d'abandon de lignes et non pas d'établissement de nouvelles lignes pour servir une région. C'est quand même différent.

M. Atkinson: D'accord, mais à mon avis, il me semble normal de réclamer à cet office quasi judiciaire d'expliquer les critères utilisés pour déterminer l'opportunité ou l'inopportunité de cet abandon. Si l'office se contente de vous répondre que l'intérêt public n'étant pas en cause il autorise l'abandon de cette ligne. . . je ne vois pas comment cela peut vous aider pour d'autres cas éventuels. . . ou à comprendre les raisons de cette décision particulière.

[Texte]

Mr. Swanson: We are looking at this basically from an economic point of view. If we use the criteria that alternate service would save at least 90% of the current dollars that are being expended on the system currently in place, then I think it could be justified. If it cannot be done on an economic basis, with economic arguments used, then there would be real difficulty in defending the conclusion.

Mr. Atkinson: My only point was you would like to see some written reasons, I would assume, with one of these judgments, so you can determine what the basis for the decision is. I think that is only fair.

Mr. Swanson: Yes.

Mr. Atkinson: About the WGTA, is your position, then, that it should just remain as it is?

Mr. Swanson: Our position is to maintain the current method of payment. We have always supported paying the benefit to the railways. But that is not precluding any changes within the act that would allow efficiencies to take place. We have developed a fairly extensive paper on how we see efficiencies in the system could be developed. But it could be done within the current method-of-payment regime.

Mr. Edie: One of the problems with rail rationalization now, if you will, is the prohibition orders. This is why we have suggested they should be lifted. What happens is this. You can do all the economic things—and perhaps this is what you were getting at—and show in pure economics a line is a prime candidate for abandonment, but then you get a ground swell of public opinion in the district, which creates lobbying with the people responsible, and then the process grinds to a halt.

I think I understand what your suggestion is. Sometimes the public interest is defined in a way that does not allow things to happen. We recognize that. It is the same as when we go to abandon an elevator. We do get a public-interest reaction, that it is part of the social fabric of the community. People sometimes have difficulty in looking at the economics.

Mr. Swanson: With respect, sir, politics have also entered into some of these discussions from time to time.

Mr. Atkinson: I am surprised.

And politics is, of course, behind the freeze until the year 2000. My questions were predicated on the idea that perhaps in the year 2000, or before then, we will look at line abandonment. But politics may enter into it and it may not be the case.

My questions were more along the line that we should be ready for what factors we are going to consider if we are going to abandon the prairie branch lines. Let us look at that now and let us not wait until it is upon us and then all of a sudden we decide where we are going to find these factors and so on. That is why your input was helpful in that regard: to determine the public interest.

Mr. Edie: Mr. Chairman, it is almost two years since we put our efficiencies paper together, and that was one of the prime motivators for looking at the year 2000. We wanted to get prepared so you did not come to a cliff, and so some things would be put in place before that and an ongoing efficiency package would be put forward which would be helpful in keeping costs down.

[Traduction]

M. Swanson: Notre analyse est essentiellement économique. Si l'utilisation d'un autre service permet une économie d'au moins 90 p. 100 par rapport au service actuel, cet abandon est tout à fait justifié. Par contre, si économiquement parlant, le nouveau service s'avère une mauvaise affaire, il devient très difficile de justifier l'abandon.

M. Atkinson: Je voulais simplement dire que ces jugements devraient être accompagnés de justifications afin de comprendre sur quels critères est fondée la décision. Cela me semble normal.

M. Swanson: Oui.

M. Atkinson: Je suppose que vous ne voulez pas qu'on touche à la LTGO?

M. Swanson: Nous souhaitons le maintien de la méthode actuelle de paiement. Nous avons toujours été en faveur de cette prime versée aux chemins de fer. Bien entendu, cela n'exclut pas de modifier la loi pour améliorer le système. Nous avons préparé un document assez complet sur les diverses manières dont on pourrait améliorer ce système. Ces améliorations pourraient être apportées sans toucher au régime actuel de paiement.

M. Edie: Les ordonnances d'interdiction posent un réel problème à la rationalisation des chemins de fer. C'est la raison pour laquelle nous avons suggéré leur suppression. On peut faire toutes les analyses économiques imaginables—et c'est peut-être ce que vous voulez dire—faire la démonstration économique de l'inutilité d'une ligne, mais si l'opinion publique manifeste suffisamment son objection auprès des autorités responsables, c'est perdu d'avance.

Je crois que je comprends votre suggestion. Parfois l'intérêt public interdit toute action, à tort ou à raison. C'est une réalité que nous reconnaissons. Il se passe la même chose quand nous décidons d'abandonner un silo. Il y a une réaction d'intérêt public qui est inhérente au tissu social de la collectivité. Les gens ont parfois du mal à accepter les réalités économiques.

M. Swanson: Sauf votre respect, monsieur, il arrive que les raisons soient politiques.

M. Atkinson: Vous me surprenez.

Et bien entendu, c'est pour des raisons politiques que rien n'arrivera avant l'an 2000. La prémisse de mes questions était que l'abandon de ces lignes serait peut-être envisagé d'ici l'an 2000, voire avant. Il est possible cependant que des raisons politiques changent ce scénario.

Ce qui m'intéresse plus en réalité ce sont les facteurs dont il nous faudra tenir compte si nous décidons d'abandonner les lignes secondaires des Prairies. D'après moi il faut les étudier dès maintenant pour éviter de nous faire surprendre et d'avoir à prendre ces décisions sans avoir analysé ces facteurs. C'est la raison pour laquelle votre participation est fort utile car elle nous permet de déterminer l'intérêt public.

M. Edie: Monsieur le président, cela fait presque deux ans que nous avons produit ce document sur les améliorations possibles du système et c'était une des raisons principales pour lesquelles nous nous étions fixés comme horizon l'an 2000. Nous voulions être prêts avant d'être au bord du précipice, avoir un plan et une stratégie permettant de stabiliser les coûts quelles que soient les circonstances.

[Text]

[Translation]

• 0935

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Gentlemen, thanks for appearing before us this morning.

In the rationalization of the pool network in Manitoba, how many stations would you have now as opposed to, say, 15 or 20 years ago?

Mr. Swanson: Approximately one-third compared with 20 years ago. We're down to 134 operating units at present from a high of close to 400 a number of years ago.

Mr. Belsher: In your rationalization, does the rationalization take place on every branch line, or have you more or less skewed some of your points so certain lines now carry a lot more grain than they did in times past?

Mr. Swanson: When we consider that a high-cubic-foot elevator costs in the neighbourhood of \$3.5 million today, in our more recent decisions on where we invest our capital it has been directed toward the lines we think are going to be in the permanent network. Limited amounts of dollars have been put into branch lines that we think have a limited lifetime. While we have invested some money in some of those branch lines to maintain service, we have not built new facilities. So we have made decisions based on what we think the future system will be.

Mr. Belsher: I'm somewhat nervous over the fact that we have a so-called freeze in until the year 2000. Come the year 2000, both our railways are going to say, here we are, you pay for it or otherwise we're leaving large mileages of track.

I think everyone's in agreement that we don't need the mileage of track that's there now. There's commonality in agreeing to that statement. Yet it's going to be very difficult for all of us to get our arms around it to rationalize where the lines should remain that feed into the transcontinental lines. So we'll be looking to the pools for that kind of assistance, I'm sure.

Mr. Swanson: That's exactly what we have proposed in our efficiencies paper, that we start working on this kind of process immediately and that there should be a period of adjustment built into this so the kind of "cliff" you're referring to does not show up *x* years down the road.

Some of those rail lines will have difficulty reaching the year 2000 and providing service without putting a fair amount of upkeep into them. I was referring to one of those lines where the service simply has not been adequate to maintain the producers' interest in that particular line.

In many cases, at least in Manitoba, the impact will not be that severe. If the transitional funding was put in place to recognize the hurt, if we want to use that word, some producers would experience as a result of the system savings, then I don't think we'll have a very serious problem making this adjustment.

Mr. Atkinson: A short question about the recommendations that were made; your opinions about the recommendation that compensatory line rates be discontinued, final-offer arbitration, and so on; the factors that some people say make the system more competitive. What is your opinion on that recommendation?

Mr. Swanson: I'm sorry. I didn't catch—

M. Belsher (Fraser Valley—Est): Messieurs, merci d'être venus nous voir ce matin.

Dans le cadre de la rationalisation du réseau au Manitoba, combien vous reste-t-il de points par rapport à disons il y a 15 ou 20 ans?

M. Swanson: Environ un tiers par rapport à il y a 20 ans. Nous sommes descendus à 134 unités comparé aux quelque 400 que nous avons déjà comptés.

M. Belsher: Est-ce que cette rationalisation concerne toutes les lignes secondaires ou avez-vous changé certains points de ramassage si bien qu'aujourd'hui certaines lignes transportent beaucoup plus de céréales qu'elles n'en transportaient autrefois?

M. Swanson: Quand on sait qu'un silo à grande capacité coûte aujourd'hui près de 3,5 millions de dollars, il n'est pas difficile de comprendre que nous ayons décidé d'investir sur les lignes dont l'avenir ne nous semble pas en danger. Nous avons investi un montant moins important sur les lignes secondaires dont les jours nous semblent comptés. Nous y avons investi juste de quoi maintenir le service sans rien construire de nouveau. Nous avons donc pris nos décisions en fonction du profil futur du réseau, selon nos prévisions.

M. Belsher: Ce gel jusqu'en l'an 2000 me rend mal à l'aise. Arrivé à l'an 2000, les deux compagnies de chemin de fer pourront dire: voilà, nous y sommes, ou bien vous payez ou bien nous abandonnons toutes ces lignes.

Je crois que tout le monde est d'accord pour reconnaître que nous n'avons pas besoin de toutes ces lignes. Il y a un certain consensus à ce sujet. Il ne reste pas moins qu'il va nous être très difficile de déterminer rationnellement lesquelles de ces lignes continueront à alimenter le réseau transcontinental. Je suis sûr que nous aurons besoin de l'aide des associations de céréaliers.

M. Swanson: C'est exactement ce que nous proposons dans notre document, nous proposons d'entamer cet exercice immédiatement en prévoyant une période d'ajustement afin de ne pas nous retrouver au bord du précipice au bout de *x* années.

Il sera difficile à certaines de ces lignes d'atteindre et d'assurer le service jusqu'en l'an 2000 sans de gros frais. J'ai parlé tout à l'heure de l'insuffisance du service offert par une de ces lignes ne justifiant plus l'intérêt pour les producteurs à son maintien.

Dans de nombreux cas, tout au moins au Manitoba, l'impact ne sera pas aussi grave. S'il y a un financement de transition pour, comment dire, soulager la douleur, certains producteurs y trouveront leur profit et je ne pense pas que cet ajustement posera de problèmes bien sérieux.

M. Atkinson: Une toute petite question au sujet des recommandations. Que pensez-vous de la recommandation concernant les prix de lignes concurrentielles, leur suppression, des arbitrages de dernière offre, etc.? Des facteurs qui selon certains rendent le système plus compétitif? Que pensez-vous de cette recommandation?

M. Swanson: Je m'excuse. Je n'ai pas compris. . .

[Texte]

Mr. Atkinson: About the railways, there's now provision in the act for compensatory line rate and final-offer arbitration and another factor in order to make sure shippers have a choice, and a competitive choice. The recommendation in the report is that those be done away with. Did you have any feeling about that recommendation?

Mr. Edie: That CLR's be developed?

Mr. Atkinson: Yes, CLR's.

Mr. Edie: If the present WGTA were done away with, then it would be a concern of ours that CLR's be maintained.

The Chairman: Gentlemen, we appreciate your appearing before the committee this morning. Your comments have been duly noted and will be taken into consideration. Thank you.

• 0940

Our next witnesses are from the Thunder Bay Harbour Commission. We have with us Mr. Cy Cook, who is the general manager and CEO, and I might add a former constituent of mine. He and his wife are from down around my neck of the woods. So I want to pay a special welcome and warn the committee, I don't want you to be too hard on this gentleman.

Mr. Paul Kennedy is director of marketing from the Thunder Bay Harbour Commission.

Welcome, gentlemen, to the committee's proceedings.

Mr. Cook.

Mr. C.A. Cook (General Manager and CEO, Thunder Bay Harbour Commission): Thank you very much, Mr. Chairman. First let me say what a pleasure it is seeing you again. It is interesting that there are two MPs around the table who were once in ridings where I lived. Iain Angus used to be my MP. He no longer is. Joe Comuzzi is now, because I switched sides last year.

Mr. Keyes: Hear, hear!

Mr. Cook: I now have the distinction of having been served by all three parties.

Let me thank the committee for giving me an opportunity to appear before you, and let me lead in with some introductory remarks about the fate of the Great Lakes-St. Lawrence seaway system.

• 0945

We have to remember that the Great Lakes-St. Lawrence seaway system covers almost half the distance across Canada along our common border with the United States. It serves as both a Canadian and a U.S. inland waterway and a gateway to the world.

The Great Lakes-St. Lawrence seaway system faces a major challenge, and that challenge is its survival. I would suggest to you that it would not have, or will not have, or does not have, a future much beyond this decade if no serious effort is made by both Canada and the United States to address the environment in which the marine industry operates within that system. We may end up with a very expensive grand waterway for recreational users. It is essential, then, that the WGTA be

[Traduction]

M. Atkinson: Il y a dans la Loi sur les chemins de fer une disposition concernant les prix de lignes concurrentielles, les arbitrages de dernière offre et un autre facteur garantissant aux expéditeurs un choix, un choix compétitif. La commission recommande dans son rapport leur suppression. Que pensez-vous de cette recommandation?

M. Edie: Que les PLC soient supprimés?

M. Atkinson: Oui, les PLC.

M. Edie: Si les subventions prévues par la LTGO étaient supprimées, nous souhaiterions que les PLC soient maintenus.

Le président: Messieurs, nous vous remercions d'être venus devant nous ce matin. Nous avons pris note de vos commentaires et il en sera pris du compte. Merci.

Nos témoins suivants représentent la Commission portuaire de Thunder Bay. Nous accueillons M. Cy Cook qui en est le président directeur général et, j'ajouterais, un de mes anciens commettants. Avec sa femme il vient du même coin que moi. Je tiens donc à l'accueillir tout spécialement et à avertir les membres du comité qu'ils n'ont pas intérêt à être trop durs avec lui.

M. Paul Kennedy est le directeur commercial de la Commission portuaire de Thunder Bay.

Messieurs, soyez les bienvenus aux audiences de notre comité.

Monsieur Cook.

M. C.A. Cook (président directeur général, Commission portuaire de Thunder Bay): Merci beaucoup, monsieur le président. Permettez-moi de commencer par vous dire combien je suis heureux de vous revoir. Je trouve intéressant qu'autour de la table il y ait deux députés représentant des circonscriptions où j'ai vécu autrefois. Tain Angus a déjà été mon député. Il ne l'est plus. C'est maintenant Joe Comuzzi parce que j'ai changé de côté l'année dernière.

M. Keyes: Bravo!

M. Cook: J'ai maintenant le privilège d'avoir été servi par les trois partis.

Permettez-moi de vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant vous et de commencer par quelques observations sur la destinée de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Il ne faut pas oublier que le système de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs couvre pratiquement la moitié de la largeur du Canada le long de notre frontière commune avec les États-Unis. Il sert à la fois de voie d'eau intérieure canadienne et américaine et de lien avec le monde.

Le système de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs est confronté à un défi majeur, sa survie. J'estime qu'à la fin de cette décennie son avenir sera pratiquement scellé à moins que le Canada et les États-Unis ne fassent de sérieux efforts pour rationaliser l'environnement dans lequel évolue l'industrie maritime. Nous risquons de nous retrouver avec une voie d'eau de luxe pour plaisanciers. Il est donc essentiel que la LTGO soit réformée dès que possible et que le Canada et les

[Text]

reformed as soon as possible, and that Canada and the United States take some serious initiatives to address the overall framework under which the industry uses the seaway system, or it will not continue to use it.

About the Rivard commission's recommendations, we have provided you with our thoughts on those. I don't know if you've had an opportunity to review them. We did fax a copy to Winnipeg yesterday. I noted from Manitoba Pool, who were here, you obviously had an opportunity to look at their brief and you had a lot of questions, so I don't want to take too much time, because I'd much rather answer questions than go on at some length. However, I would like to emphasize a couple of the concerns we have about the Rivard commission.

The first one is recommendation 28, which deals with compensatory rates. The other recommendation that would parallel that is recommendation 25, on the necessity to file confidential rates with the NTA.

We are currently engaged in action, through the National Transportation Agency, against the two railways for charging illegal rates, in our view. That is well along in the process of the NTA reviewing our challenge. We have included some information in the package we gave you today that demonstrates the type of financial harm these illegal rights have done to the seaway system. Our concern, of course, is that with the aggressive nature of the railways, we're going to lose more and more grain transportation and other bulk cargoes to the east coast, bypassing the St. Lawrence seaway system.

So we do not agree with the Rivard commission's recommendation that the need for compensatory rates be dropped. We believe it is essential that there be a threshold. Compensatory rates mean there is a certain level of costs the railways must recover and they should not price below those costs. Otherwise, in our view, they will destroy the seaway competition, which provides over time a balance in the rates that are available to the users of either the rail or the water mode of transportation.

We highly agree with recommendation 35 of the Rivard commission, which suggests all subsidies to assist shippers in transportation costs be paid to that sector and not to a transportation mode. When you pay a subsidy to a transportation mode, you obviously distort transportation decisions, and that of course has implications for modal efficiency, and sometimes environmental impacts, and in the long term it can very easily result in dislocation of investment and asset strategies, etc. So we highly agree with recommendation 35.

About recommendation 11, and recommendations 12 and 13, which touch on the same basic issues, the joint line operation of rail trackage by CN and CP and perhaps the abandonment of branch lines and main lines, we would recommend that the

[Translation]

États-Unis prennent de sérieuses initiatives pour moderniser le cadre général dans lequel l'industrie utilise ce système de voie maritime ou elle cessera de l'utiliser.

Nous vous avons communiqué nos réflexions sur les recommandations de la commission Rivard. Je ne sais si vous avez eu l'occasion de les lire. Nous avons envoyé une télécopie à Winnipeg hier. J'ai remarqué que de toute évidence vous aviez eu l'occasion de lire le mémoire des représentants du *Manitoba Pool* et que vous aviez beaucoup de questions à leur poser, je serai donc bref car je préférerais de loin répondre à vos questions. Cependant, j'aimerais faire un cas particulier d'un ou deux problèmes que nous causent les recommandations de la commission Rivard.

Il y a pour commencer la recommandation 28 qui concerne les prix compensatoires. Ensuite, la recommandation 25 qui en est un peu le parallèle et concerne l'obligation de dépôt des tarifs confidentiels auprès de l'office.

Nous avons entamé auprès de l'Office national des transports une action contre les deux chemins de fer pour tarifs illégaux, d'après nous. L'Office ne devrait pas tarder à rendre sa décision. Nous avons inclu certains renseignements dans les documents que nous vous avons donnés aujourd'hui qui démontrent le genre de dommages financiers infligés au système de la voie maritime par ces tarifs illégaux. Bien entendu, nous craignons que l'agressivité des chemins de fer ne nous fasse perdre de plus en plus de clients pour le transport des céréales et d'autres marchandises en vrac jusqu'à la côte est.

Nous n'approuvons donc pas la recommandation d'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires recommandés par la commission Rivard. Nous estimons essentiel qu'il y ait un seuil. S'il y a des prix compensatoires c'est parce qu'il faut que les chemins de fer puissent recouvrer un certain niveau de frais et il devrait leur être interdit de pratiquer des tarifs inférieurs à ces frais. Autrement, à notre avis, ils détruiraient toute possibilité de concurrence de la voie maritime et les clients n'auront plus le choix entre le rail ou l'eau pour faire transporter leurs marchandises.

Nous sommes tout à fait d'accord avec la recommandation 35 de la commission Rivard qui propose que toutes les subventions accordées au transporteur pour minimiser le coût du transport soient versées à ce secteur et non pas à un mode de transport. Quand on verse une subvention à un mode de transport, il est évident que cela influe sur les choix, et, bien entendu, sur l'efficacité, et parfois sur l'environnement et à long terme cela peut très facilement aboutir à un bouleversement du paysage des investissements, des stratégies d'équipement, etc. Nous sommes donc tout à fait d'accord avec la recommandation numéro 35.

Au sujet des recommandations 11, 12 et 13, qui touchent aux mêmes questions fondamentales, la mise en commun de certaines voies du CN et du CP et peut-être l'abandon de lignes secondaires et de lignes principales, nous ajouterions qu'il serait

[Texte]

opportunity for third-party operators be available on all lines that are abandoned, not just on what someone may define as a branch line. So if a portion of a main line is abandoned, the opportunity for a short-line railway operator would be available.

In other words, the abandonment and joint-line approach to rationalizing operations for CN and CP so they can improve their bottom line would not solely allow for third-party operators that feed into them but also allow for third-party operators that may compete with them and provide a higher degree of service and a competitive service for shippers.

Quite frankly, it concerns us greatly that we could end up with one rail line from Winnipeg to Thunder Bay, and the port of Thunder Bay would in effect be captured to that one rail line, for CN-CP, therefore lacking the type of competition we'd want to see.

The other area where we thought the Rivard commission was lacking is this whole issue of the environment. We would suggest that transportation policy be proactive for environmental concerns, that for the whole tax regime, whether it be federal or provincial excise taxes, cost-recovery programs of the government and so forth should be tailored in such a way that it favours the more environmentally positive mode of transport; in other words, the mode that does the least environmental damage.

Indeed, the Minister of State for Transport, the Honourable Shirley Martin, unveiled in Ottawa last week a modal shift study of the environmental impacts of shifting cargo off the Great Lakes-St. Lawrence seaway system by rail. It's quite significant. It is a report I would encourage you all to have a look at.

I do want to commend the Government of Manitoba for indeed appreciating the impact of their fiscal regime, tax policies, on the transportation sector. The government of Manitoba in its last two budgets has reduced the fuel tax on the railway by 4.1¢ per litre. We think that is commendable, because our railways have to operate within a North American environment, just as the St. Lawrence seaway system does. Indeed, the port of Thunder Bay serves as a gateway for western Canadian coal shipped to Ontario Hydro and shipped to the steel industry of the United States. Ontario Hydro coal was in jeopardy last year. We were able to salvage it and keep that coal moving through Thunder Bay. However, the cost of taxation is in excess of \$2 per tonne by the time it reaches the port of Thunder Bay.

The policies of Saskatchewan and Manitoba to a degree, although Manitoba is starting to adjust that, in effect act as a toll on Canadian cargo that passes across Canada, and in my view as a trade barrier. So we are very pleased with the action taken by this province in reducing its impact on transportation costs.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook.

Mr. Angus: Mr. Cook, Mr. Kennedy, welcome back to the Standing Committee on Transport. It won't be a surprise when I say I agree with some things in your report and I disagree with some things in your report. That's not unusual for folks from Thunder Bay. We always have a lively debate.

[Traduction]

peut-être opportun de mettre sur le marché à la disposition d'exploitants éventuels toutes les lignes abandonnées et non pas seulement aux lignes secondaires dont la définition est subjective. En cas d'abandon de tronçons de lignes principales, elles seraient disponibles au cas où elles intéresseraient un exploitant de lignes courtes.

En d'autres termes, l'abandon et la mise en commun des voies pour rationaliser les activités du CN et du CP afin d'améliorer leur rentabilité permettrait non seulement l'arrivée sur le marché d'exploitants tiers qui se brancheraient sur leurs réseaux mais également d'exploitants tiers qui pourraient leur faire concurrence et offrir un service amélioré et compétitif aux expéditeurs.

Pour être franc, la perspective d'une seule ligne ferroviaire de Winnipeg à Thunder Bay nous inquiète grandement, car le port de Thunder Bay deviendrait le captif de cette ligne ferroviaire unique et il serait privé du jeu et des avantages de la concurrence.

L'autre domaine dans lequel nous avons trouvé le rapport de la commission Rivard très faible est celui de l'environnement. À notre avis, la politique de transport doit se fixer des objectifs environnementaux et le régime fiscal qu'il s'agisse des taxes d'accises fédérales ou provinciales, des programmes de recouvrement de coûts du gouvernement, etc, devrait être tel qu'il favorise le mode de transport le plus positif pour l'environnement, c'est-à-dire le moins dommageable pour l'environnement.

Le ministre d'État aux Transports, l'honorable Shirley Martin, a dévoilé à Ottawa la semaine dernière une étude sur l'impact environnemental que provoquerait l'abandon de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs comme moyen de transport en faveur du rail. C'est tout à fait considérable. C'est un rapport que je vous encourage tous à consulter.

Je tiens à féliciter le gouvernement du Manitoba d'avoir compris l'impact de son régime fiscal, de ses politiques fiscales sur le secteur des transports. Dans ses deux derniers budgets le gouvernement du Manitoba a réduit la taxe sur les carburants des chemins de fer de 4,1 par litre. C'est tout à fait louable car nos chemins de fer fonctionnent dans un environnement nord-américain tout comme le système de la voie maritime du Saint-Laurent. Le port de Thunder Bay est la plaque tournante pour le charbon de l'Ouest canadien livré à Hydro Ontario et livré aux industries métallurgiques des États-Unis. Les livraisons de charbon à Hydro Ontario étaient en danger l'année dernière. Nous sommes parvenus à sauver la situation et à continuer à faire passer ce charbon par Thunder Bay. Cependant, le temps qu'il atteigne le port de Thunder Bay, les diverses taxes qui lui sont appliquées ont dépassé les 2\$ la tonne.

Les politiques de la Saskatchewan et du Manitoba jusqu'à un certain point, bien que le Manitoba ait commencé à procéder à des ajustements, sont, à toutes fins utiles, un droit de péage aux marchandises canadiennes qui traversent le Canada et constituent à mon avis un obstacle commercial. Nous sommes donc très heureux que cette province ait décidé de réduire l'impact de ce régime fiscal sur le coût du transport.

Le président: Merci, monsieur Cook.

M. Angus: Monsieur Cook, monsieur Kennedy, nous sommes heureux de vous revoir. Vous ne serez pas surpris si je vous dis que je suis d'accord avec certaines choses dans votre rapport et que je ne le suis pas avec certaines autres. Nous en avons l'habitude à Thunder Bay. Nous aimons les débats animés.

[Text]

Let me start on an underlying element in your presentation, and that's the survival of the port of Thunder Bay.

● 0955

Last Wednesday in Ottawa the three of us were there when the spokesperson for the seaway community made a very strong appeal to the Minister of Finance and the Minister of Agriculture, asking for help, immediate help, not something two or three years down the road. On Friday the Minister of Transport tabled the response to this committee's report on the Great Lakes-St. Lawrence seaway. I think it's fair to say there was nothing in the short term in the way of any kind of assistance.

As one of those organizations that appeared before us, perhaps you'd like to give the committee your view of the government's response.

Mr. Cook: First of all, let me just say something on why we're asking for interim help. We're asking for interim help because the WGTA is taking so long to reform. You won't be surprised, I'm sure, to learn we do not agree with the position taken by Manitoba Pool, for example, which proceeded us, on the impacts of the method of payment.

So we see major reform of the WGTA as going a long way towards mitigating some of the problems the Great Lakes-St. Lawrence seaway has. However, we need a lot more reform than that if we are going to keep this system viable. So we were, to put it conservatively, disappointed in the response of the Minister of Transport.

My concern is I don't believe the Department of Transport has really fully grasped or comprehended the position of the Great Lakes-St. Lawrence seaway system as a viable waterway. They haven't yet grasped the sense of urgency required.

For the lake fleet, we were looking at interim help, which would be sunsetted and tied in with reform of the WGTA. If federal subsidies are creating a problem for us by destroying a degree of our business, then I guess we look to the federal government either to change that or else to provide us with a certain degree of subsidies to mitigate the subsidies that encourage cargo to move west.

Mr. Angus: Let me turn now to your brief and some of the specifics. You've launched an action regarding compensatory rates because you believe the railway company has sold its service at below the cost of providing that service. I guess that is the best way to put it. The railways argue there should not be a compensatory rate section, because they should be free to work to attract new cargoes, much in the same way as the St. Lawrence Seaway Authority has put in place some incentive tolls in order to attract new cargo, or to attract cargo back to the system.

You obviously feel what the railway has done has been unfair to the marine sector. But how do you square the fact that, on one hand, the seaway authority is offering rates that, based on their cost-recovery mandate, one would assume are less than the cost of supplying that service, and the way that on the other hand you're saying railways shouldn't be able to do that?

[Translation]

Permettez-moi de commencer par l'élément sous-jacent de votre exposé, à savoir la survie du port de Thunder Bay.

Mercredi dernier à Ottawa nous étions tous les trois lorsque le représentant de la communauté de la voie maritime a demandé dans son plaidoyer émouvant au ministre des Finances et au ministre de l'Agriculture, une aide immédiate et non pas dans deux ou trois ans. Vendredi le ministre des Transports a déposé sa réponse au rapport du comité sur la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. À première vue, aucune aide n'est prévue à court terme.

Puisque vous avez été un de nos témoins, vous aimeriez peut-être nous dire ce que vous pensez de la réponse du gouvernement.

M. Cook: Pour commencer, permettez-moi de dire un mot sur les raisons pour lesquelles nous réclamons cette assistance. Nous la réclamons parce que la réforme de la LTGO semble prendre tellement de temps. Je suis sûr que vous ne serez pas surpris d'apprendre que nous ne sommes pas d'accord avec les témoins précédents, le Manitoba Pool quant à l'impact des méthodes de paiement.

Nous croyons qu'une réforme majeure de la LTGO ferait beaucoup pour atténuer certains des problèmes de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Cependant, il nous faut beaucoup plus de réformes que cela si nous voulons que ce système reste viable. Nous avons donc été, pour le moins, fort déçus de la réponse du ministre des Transports.

Je crains que le ministère des Transports n'ait pas pleinement compris la précarité dans laquelle se trouve le système de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ils n'ont pas encore compris l'urgence du problème.

Pour la flotte, nous souhaitions simplement une assistance provisoire dont le terme aurait été lié à la réforme de la LTGO. Si ce sont les subventions fédérales qui sont responsables de la perte d'une partie de notre clientèle, il faut soit que le gouvernement fédéral change ce régime soit qu'il nous offre aussi certaines subventions pour atténuer celles qui encouragent l'expédition des marchandises vers l'ouest.

M. Angus: Permettez-moi maintenant de passer à votre mémoire et à certains des points qu'il renferme. Vous avez entamé une action contre les prix compensatoires car vous croyiez que la compagnie de chemin de fer a vendu ses services à un tarif inférieur au prix de revient. Je crois que c'est ça. Les chemins de fer ne veulent pas de prix compensatoires car ils estiment qu'ils devraient être libres de faire ce qu'ils veulent pour attirer de nouveaux clients de la même manière que l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a offert des réductions de droits de péage pour attirer de nouveaux clients ou pour faire revenir d'anciens clients.

De toute évidence, vous estimez l'action du chemin de fer injuste pour le secteur maritime. Comment pouvez-vous approuver que l'administration de la voie maritime offre des tarifs inférieurs au prix de revient, sauf erreur, et désapprouver que les chemins de fer fassent la même chose?

[Texte]

Mr. Cook: First of all, I do not believe both railways are promoting the discontinuance of the compensatory rate. I believe CP in their brief to the Rivard commission continued to call for compensatory rates.

How do I square the seaway with the action of the railways? Well, the seaway authority operates a few locks that are government owned and are aids to navigation and charge user fees against the industry that uses that waterway. Let's forget it is the steel industry, it is the jobs in the steel industry, it is the jobs in the iron ore industry in Labrador and Quebec, that are paying for that.

By the way, Ontario is the only maritime province where shippers have to pay an additional cost to use marine transportation. That is not so of cargo shipped out of ports in Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick, or British Columbia. The federal government does provide aids to navigation and other navigational services to the other coasts. However. . .

• 1000

So we have a seaway corporation the government uses as a method of extracting fees for its use. At the same time we have the same federal government paying \$700 million in subsidies to the railway, which guarantees a 20% return.

I don't have a problem at all continuing to call for compensatory rates. Indeed, in western Canada we're still talking about a regime of grain transportation that will be regulated even under a reformed WGTA, with I don't know how many thousands of free hopper-cars that have been provided by the taxpayer of Canada to the railways, in competition with us. So I don't really have too much of a problem still calling for compensatory rates.

Mr. Angus: When was the last time they supplied free grain boats?

Mr. Cook: I don't believe the federal government has ever supplied free grain boats. A suggestion has been made that some of those boats have been subsidized. However, I would suggest it was the shipyard that was subsidized, so the owners wouldn't buy their ships offshore.

Mr. Angus: And some of those were done on long-term contracts, so the company had a reasonable expectation of a good return.

In your brief you talk about the environment and environmental considerations. I know, you know, and a number of other people know marine is the most environmentally friendly and the most energy-efficient mode. Should that be the overriding consideration for movements of bulk products in this country, that rail should be used only if marine is not available, trucking should be used only if rail is not available?

Mr. Cook: No. But in our view it should obviously be one of the key elements factored into it. How do you factor that in? One of the ways you do it is you structure your tax policy and your regulatory policies such that the friendlier mode is reflected in the rates.

[Traduction]

M. Cook: Pour commencer, je ne crois pas que les chemins de fer demandent la suppression des prix compensatoires. Je crois que le CP dans son mémoire à la Commission Rivard demandait leur maintien.

Comment je justifie ma critique de ce que font les chemins de fer? L'administration de la voie maritime a la responsabilité de quelques écluses qui sont la propriété du gouvernement, qui facilitent la navigation et fait payer des droits aux clients qui utilisent la voie maritime. N'oublions pas que c'est l'industrie métallurgique, ce sont les emplois de l'industrie métallurgique, ce sont les emplois de l'industrie sidérurgique du Labrador et du Québec qui la financent.

En passant, l'Ontario est la seule province maritime qui fait payer aux expéditeurs des droits supplémentaires pour utiliser les transports maritimes. Ce n'est pas le cas pour les marchandises expédiées à partir des ports de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick ou de la Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral facilite la navigation et offre des services de navigation aux autres côtes. Cependant. . .

Ainsi, nous avons l'administration de la voie maritime qui prélève des droits que le gouvernement utilise à ses fins. En même temps, le gouvernement fédéral verse 700 millions de dollars en subventions aux compagnies de chemin de fer, ce qui garantit un rendement de 20 p. 100.

Je n'ai aucune hésitation à continuer de réclamer des tarifs compensatoires. D'ailleurs, dans l'Ouest, il est toujours question de régime de transport du grain qui sera réglementé même après la réforme de la LTGO et les compagnies de chemin de fer, qui sont nos concurrents directs, continueront d'avoir accès gratuitement à des milliers de wagons-trémies, les frais étant à la charge des contribuables du Canada. Ainsi, je n'ai aucune réticence à continuer de réclamer des tarifs compensatoires.

M. Angus: Quand ont-ils pour la dernière fois fourni gratuitement des navires pour le transport du grain?

M. Cook: Je ne crois pas que le gouvernement fédéral l'ait jamais fait. Certains prétendent que les exploitants de certains de ces navires ont touché des subventions. Toutefois, je dirais plutôt que la subvention a été versée au chantier naval pour éviter que les armateurs n'achètent leurs navires à l'étranger.

M. Angus: Et dans certains cas, il s'agissait de contrats à long terme de sorte que la compagnie pouvait raisonnablement compter sur un taux de rendement alléchant.

Dans votre mémoire, vous parlez de considérations d'ordre environnemental. Je sais, comme vous et comme d'autres, que le mode de transport maritime est le moins nuisible pour l'environnement et le plus efficace au plan énergétique. S'agissant du transport de marchandises en vrac au Canada, devrions-nous dire que le transport ferroviaire ne doit être utilisé que si le transport maritime est impossible et que l'on ne doit recourir au camionnage que si le transport ferroviaire est impossible?

M. Cook: Non. Nous croyons toutefois que c'est l'un des facteurs clé dont il faudrait tenir compte: comment faire? Il y aurait moyen de structurer la politique fiscale et les politiques réglementaires de façon que les tarifs correspondent au degré d'innocuité pour l'environnement des divers modes de transport.

[Text]

On the other hand, we always have to be concerned that we are competing on the world market and we have to be able to export our cargoes competitively. We can't change the role overnight and we cannot impose too revolutionary a change within Canada, one that precludes our transportation industry from being competitive within North America. Nevertheless, I would like to see a progression toward phasing in regulatory and taxation policies that have an environmental aspect to them as well.

Mr. Angus: You talk in the report about the need to open up any main lines that are abandoned to short lines. In the language you used, you basically suggested that right now your perception is that the existing railways, CN and CP, are charging more than the market can bear to bring bulk commodities into the port of Thunder Bay. Is that a fair interpretation of what you're saying? Or are you saying that because of the greater flexibility a short-line operator would have, they would be able to provide the service at a much lower cost?

Mr. Cook: There are several things here. One is are we talking about grain or are we talking about other bulk cargoes? If we're talking about grain, the WGTA, I'm quite positive, is going to be reformed. That reform will provide the railways with considerable more flexibility in rates. I believe there will be regulated rates, which will be a cap. But below that cap they'll be able to offer all kinds of incentives.

Secondly, when you deal with other bulk commodities, we believe, looking at the amount of bulk cargoes, such as potash and coal, which have been diverted from Canadian railways onto U.S., and in some cases Canadian-owned U.S., railways, bypassing the Great Lakes system... has obviously been to our disadvantage. We believe with the use of CLRs and short-line operators we can provide a competitive environment that will attract some of these cargoes back to our port. Indeed, with grain, it would put us in a better position to compete with the all-rail option that has developed through the St. Lawrence.

• 1005

Mr. Angus: The section on page 3 of your report, dealing with branch-line abandonment, talks about your perception that consensus of the users will be required, and therefore if a big elevator company is involved, whether it's the pool or Cargill or any of the other ones, they will be the dominant factor, and therefore decisions will be made not so much on the reality of that line as perhaps on the competitive position of the company vis-à-vis their competitor. You say there needs to be another process. It looks as if you're saying let's look at the dollars and cents and make a decision based on that. Do you want to elaborate a bit on that, Mr. Cook?

[Translation]

Par ailleurs, nous ne devons pas non plus oublier que nous devons pouvoir exporter nos marchandises partout au monde à des tarifs concurrentiels. Nous ne pouvons modifier les rôles du jour au lendemain ni imposer un changement trop révolutionnaire à l'intérieur du Canada si cela devrait empêcher notre secteur des transports d'être compétitif sur le marché nord-américain. Néanmoins, je souhaiterais que nous mettions en place progressivement des politiques réglementaires et fiscales qui tiendraient aussi compte de considérations d'ordre environnemental.

M. Angus: Vous dites dans votre rapport qu'il faudrait envisager la possibilité de céder les lignes principales abandonnées à des exploitants de lignes courtes. Par les mots que vous avez choisis, vous donnez à entendre que les compagnies de chemin de fer existantes, le CN et le CP, demandent des prix supérieurs à ceux que le marché peut supporter pour le transport de marchandises en vrac vers le port de Thunder Bay. Ai-je bien compris le sens de votre propos? Ou encore nous dites-vous qu'un exploitant de lignes courtes bénéficierait d'une plus grande souplesse et pourrait assurer le service à un coût beaucoup plus faible?

M. Cook: La réponse à cela comporte plusieurs éléments. D'abord, parlons-nous de grain ou d'autres marchandises en vrac? S'il s'agit de grain, je suis convaincu qu'il y aura réforme de la LTGO. Cette réforme donnera aux compagnies de chemin de fer une marge de manoeuvre beaucoup plus grande en matière de tarification. Je crois qu'il y aura des tarifs réglementés mais plafonnés. Or, en-deça de ce plafond, elles pourront offrir toute une gamme d'incitatifs.

Ensuite, pour ce qui est des autres marchandises en vrac, nous croyons que nous avons été grandement défavorisés du fait que certaines marchandises en vrac, dont la potasse et le charbon, sont transportées non plus sur le réseau des Grands Lacs mais bien en empruntant des lignes ferroviaires situées aux États-Unis dont certaines appartiennent à des Canadiens. Nous croyons que si nous avions accès à des prix de lignes concurrentiels ou à des exploitants de lignes courtes, nous pourrions créer un climat compétitif et ramener vers notre port une partie de la clientèle. D'ailleurs, pour le grain, nous serions mieux placés pour faire concurrence au transport tout-rail qui est généralisé le long du Saint-Laurent.

M. Angus: À la page 3 de votre mémoire où il est question de l'abandon des embranchements, vous dites qu'il faudra vraisemblablement qu'il y ait consensus parmi tous les utilisateurs et que, par conséquent, si l'une des principales compagnies d'exploitation de silos élévateurs participe aux discussions, que ce soit le Pool ou Cargill ou n'importe quelle autre, elle exercera une influence dominante de sorte que les décisions seront prises non pas sur la foi des données réelles relatives à cette ligne mais plutôt en fonction de la position concurrentielle de la compagnie par rapport à ses concurrents. Vous dites qu'il faudrait mettre en place un processus différent. Vous semblez dire qu'il faudrait que la décision soit fondée sur des critères de rentabilité. Pouvez-vous nous préciser un peu votre pensée, monsieur Cook?

[Texte]

Mr. Cook: I don't know if I can elaborate about the dollars and cents, but the idea that you're going to have some kind of overall consensus with all the various, if I can use the overused term, stakeholders on a line I don't think will ever work. You'll never get a branch line that costs \$90 a tonne to move cargo abandoned.

In our view, what we need to have is well-defined criteria that would be used to measure whether or not a line should be abandoned. Rather than subject it to some subjective thought... it should be as objective as possible and follow a process similar to the NTA process—mind you, not dragged out as much—in which there would be an opportunity for interested parties to put forward their case. But the long and the short of it is the decision to abandon the line would be based on criteria that are pre-established.

Mr. Angus: I think you were here when the Manitoba Pool was making its case about a 90% factor. I can't explain it to you. Were you here for that part?

Mr. Cook: I'm not sure.

Mr. Angus: Okay. Let me leave that one alone, then.

Mr. Cook: I will mention one thing that was discussed when Manitoba Pool was here, and that is the level of service. You asked a question about the level of service and I think you suggested it was possible the railways could be undertaking action to decrease the level of service and therefore by default the line is one of abandonment.

The railways don't really decide the level of service on any particular line that is a grain-dependent branch line. That is determined not by the railways but by an allocation process involving the Wheat Board, the Grain Transportation Agency, the railways, and so forth. So a railway cannot on its own pick out a line and say, well, we're going to start taking action that will put this line in a better position for abandonment.

Mr. Angus: A final question. In your brief you say you also believe and suggest the Standing Committee on Transport be prepared to recommend that funding for the 6,016 miles of grain-dependent branch lines be sunsetted over a period of 10 years. It would be a consensus approach to rationalization. Without the incentive that cessation of funding provides, it will in effect mean no line rationalization could occur. Do you want to elaborate on how you see that working and what the result would be at the end of the 10 years if we followed this recommendation?

Mr. F. Paul Kennedy (Director of Marketing, Thunder Bay Harbour Commission): Iain, about 1,000 of 6,000 miles of branch line have clearly been identified and they could go tomorrow, no questions asked by anyone, generally. I think Mr. Swanson said the same thing. There are some turkeys out there that could be gone with very little comment from anyone. The balance of those 6,000 miles, about 5,000 miles worth, will be subject to considerable jockeying by the grain companies on the lines probably seeking competitive advantage in using the stakeholders on the line, namely the customers who feed the elevators on that line, to say, keep this line or don't keep that one.

[Traduction]

M. Cook: Je ne sais pas si je peux en dire plus long sur la rentabilité, mais j'estime qu'il serait vain d'espérer obtenir un consensus parfait parmi toutes les parties prenantes, pour reprendre un terme dont on abuse. Personne n'abandonnera jamais un embranchement sur lequel les marchandises peuvent être transportées pour 90\$ la tonne.

À notre avis, il faudrait que la décision d'abandonner ou non une ligne soit prise selon des critères bien définis. Au lieu de laisser jouer des facteurs subjectifs... le processus devrait être aussi objectif que possible, semblable à celui de l'ONT—moins interminable, toutefois—dans le cadre duquel chacun des intéressés pourrait présenter ses arguments. Bref, la décision d'abandonner une ligne devrait être fondée sur des critères préétablis.

M. Angus: Vous étiez ici, je crois, quand le *Manitoba Pool* a présenté ses arguments sur les 90 p. 100. Je ne peux pas vous l'expliquer. Étiez-vous dans la salle à ce moment-là?

M. Cook: Je n'en suis pas certain.

M. Angus: D'accord, je vais alors passer à autre chose.

M. Cook: J'aimerais revenir sur l'un des points soulevés par le Manitoba Pool à savoir le niveau de service. Vous avez posé une question au sujet du niveau de service et vous avez donné à entendre que les compagnies de chemin de fer pourraient réduire le niveau de service afin de justifier l'abandon de la ligne.

En réalité, les compagnies de chemin de fer ne décident pas du niveau de service sur une ligne donnée s'il s'agit d'un embranchement tributaire du transport du grain. Cette décision ne relève pas des compagnies de chemin de fer mais plutôt d'un processus d'allocation auquel participe la Commission canadienne du blé, l'Office du transport du grain, les compagnies de chemin de fer, etc. Ainsi, une compagnie de chemin de fer ne peut pas seule décider de prendre des mesures à l'égard d'une ligne en vue de justifier son abandon éventuel.

M. Angus: Une dernière question. Dans votre mémoire vous proposez que le Comité permanent des transports envisage de recommander que le financement des 6 016 milles d'embranchements tributaires du transport du grain soient réduits graduellement sur une période de dix ans. Ce serait une approche consensuelle à la rationalisation. Sans l'incitation à agir que donne l'annonce du retrait de financement, il ne saurait y avoir rationalisation des lignes. Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les résultats que vous entrevoyez à l'échéance des dix ans, si nous devons suivre cette suggestion?

M. F. Paul Kennedy (directeur de la commercialisation, Commission portuaire de Thunder Bay): Ian, environ 1 000 des 6 000 milles d'embranchements pourraient être abandonnés dès demain sans que personne ne s'en plaigne, plus ou moins. M. Swanson a dit la même chose me semble-t-il. Il y a certaines lignes qui pourraient être abandonnées sans la moindre controverse. Pour les 5 000 milles restants, les compagnies céréalieres implantées le long de ces lignes s'activeront et tenteront d'arracher un avantage compétitif en incitant les parties prenantes, c'est-à-dire les clients qui alimentent les silos élévateurs à exiger que telle ligne soit maintenue en exploitation et telle autre abandonnée.

[Text]

It could end up with all of them being kept, in many scenarios. The WGTA change proposals we've seen contemplate taking about \$80 million out and using it to fund these 5,000 miles of branch line through a transition period or on an ongoing basis. The suggestion is if you don't start withdrawing the \$80 million over a period, then you may never have a transition basis, because there's no incentive to start the transition. Those lines, depending on how people jockey with one another, may still be there 10 years from now, 15 years from now.

• 1010

There'd still be some incentive for them to go away, because the \$80 million if it is fixed would be worth less and less as time goes on. But we're not sure that's enough incentive to get on with the job.

Mr. Atkinson: Thank you, gentlemen, for a brief that really goes to each of the recommendations in the commission report, and for the comments on them. That is very much appreciated. I think it's an excellent analysis.

About the compensatory rates, we had people from the competition bureau before us, and they indicated that particular aspect could probably be handled within the parameters of the Competition Act and that the recommendation in the review commission was perhaps correct. Do you have any viewpoint on that?

Mr. Cook: I'm not really familiar with how it would work under the Competition Act. We'd want to speak to them. My concern, I think, would be that the NTA is the "expert" within the federal regime that understands railway costing. Also, if there were a requirement to file all confidential rates with the NTA, they will have the data bank to determine whether or not the applicant has a legitimate complaint. Whether or not the Competition Bureau, which would cover a host of different issues, non-transportation related, would be able to deal with a field as complex and as definitive as transportation...I would be concerned about that.

Mr. Atkinson: About the public interest, throughout your report you've identified some elements you would like to see included in that concept when you're looking at such things as branch-line abandonment and so on. Do you think there should be a definitive setting out of what the public interest is in order that a quasi-judicial body can look at those criteria and apply them, or should it be left open-ended, giving flexibility to the quasi-judicial body when they do decide about public interest?

Mr. Cook: We are talking about abandonment of branch lines? We would suggest, first, that there be some basic criteria of tonne-mile costs, the frequency and number of users, alternative locations for delivering grain, and alternative service that should be addressed in a branch-line abandonment. I don't think we can ever suggest, however, something should be so tight that there isn't an opportunity for a broader public issue to be addressed. Nevertheless, the balance of the argument should weigh, in our view, on criteria that are common to all branch lines.

[Translation]

Dans bien des cas, tous ces embranchements pourraient bien être maintenus en exploitation. Les propositions de modifications à la LTGO que j'ai vues proposent de récupérer environ 80 millions de dollars qui serviraient à financer l'exploitation de ces 5 000 milles d'embranchements de façon permanent ou pendant une période de transition. Or, si l'on ne retire pas progressivement ces 80 millions de dollars du système, alors il est probable qu'il n'y aura jamais de période de transition faute d'incitation à mettre en marche les compteurs. Ces lignes pourraient très bien être encore là dans 10 ou 15 ans si les uns et les autres se mobilisent.

Elles seraient néanmoins incitées à abandonner ces lignes puisque la valeur des 80 millions de dollars, si ce montant est fixe, diminuerait avec le temps. Toutefois, nous ne sommes pas convaincus que cela soit un encouragement suffisant pour les faire passer à l'action.

M. Atkinson: Merci, messieurs, de ce mémoire qui aborde chacune des recommandations du rapport de la commission d'examen. Nous vous en sommes reconnaissants. C'est une excellente analyse.

S'agissant des tarifs compensatoires, les témoins du Bureau de la politique de la concurrence nous ont dit que cet aspect-là pourrait sans doute être réglé en vertu de la Loi sur la concurrence et que la recommandation de la commission d'examen était sans doute juste. Qu'en pensez-vous?

M. Cook: Je ne sais pas au juste comment cela fonctionnerait sous le régime de la Loi sur la concurrence. Nous voulons leur en parler. Ce qui nous préoccupe, c'est que l'ONT est l'«expert» au sein du gouvernement fédéral responsable de l'établissement des coûts des compagnies de chemins de fer. Par ailleurs, tous les tarifs confidentiels doivent être déposés auprès de l'ONT qui dispose des bases de données voulues pour déterminer si la plainte d'un requérant est légitime. De là à savoir si le Bureau de la politique et de la concurrence, dont le mandat englobe toute une foule de questions sans lien avec le transport, serait en mesure de traiter les dossiers très complexes touchant au transport... Cela m'inquiète un peu.

M. Atkinson: Vous dites dans votre mémoire que vous souhaiteriez que la notion d'intérêt public englobe d'autres éléments que vous énumérez lorsqu'il s'agit de décider de l'abandon de lignes, etc. Croyez-vous qu'il faudrait définir explicitement la notion d'intérêt public afin qu'un organisme quasi judiciaire puisse prendre connaissance des critères établis et les appliquer ou croyez-vous plutôt qu'il faudrait laisser tout simplement à un organisme quasi judiciaire le soin d'interpréter la notion d'intérêt public?

M. Cook: Nous parlons de l'abandon d'embranchements? D'abord, nous sommes d'avis que toute demande d'abandon d'un embranchement devrait être décidée sur la foi de critères de base comme les coûts par tonne-mille, le nombre d'utilisateurs et la fréquence d'utilisation, les options pour la livraison du grain et l'obtention de services. Cependant, nous n'irions pas jusqu'à préconiser une définition si étroite qu'elle interdirait la prise en compte d'un intérêt public plus large. Néanmoins, la décision doit être axée, à notre avis, sur des critères applicables à tous les embranchements.

[Texte]

Mr. Atkinson: Would you like to see that written into the act or left out and left to the quasi-judicial body, in order to have them decide?

Mr. Cook: No, we're talking about the reformed WGTA, I assume. If we're talking about the reformed WGTA, since the rail abandonment would not fall under the NTA... it doesn't have to be in the act, but it should be in regulations that are issued, or in the act. I think I'd prefer it under regulations, because once it's in the act, to modify it as change goes on would be more difficult to do.

Mr. Keyes: Gentlemen, welcome, and thank you for your very thorough brief to this committee. At the outset of questioning, our chairman warned us to be gentle with you. I dare say you have a pretty sympathetic ear in this group anyway, with Mr. Angus coming from Thunder Bay and Mr. Atkinson from the Welland Canal and yours truly from Hamilton, a steel town, the home, of course, of your cousins, the Hamilton Harbour Commission.

Mr. Cook: What kind of cousins did you say?

Mr. Keyes: We aren't kissing-cousins, but—

Mr. Kennedy: Our wealthy cousins.

• 1015

Mr. Keyes: I want to begin with adding my voice to the outrage, I suppose, being demonstrated by organizations and groups from the point of view that the Great Lakes–St. Lawrence Seaway, as you so eloquently put it, faces the challenge of its survival. It's exactly the point the subcommittee of the standing committee sought with its recommendations. We had of course hoped to receive a more solid response from the government to those recommendations. However, we are all today aware of the myopic consideration of that vital economic sector of our economy and the failure to recognize the economic importance of the Great Lakes–St. Lawrence Seaway.

Much of the questions asked by my colleagues today had to do with the compensatory rates and the branch lines. I want to move into the area that you referred to just briefly: the structure of the Hamilton Harbour Commission, the Thunder Bay Harbour Commission, Ports Canada, the Vancouver Port Authority. When we talk about the structure of the organization, we all know that we all work independently and work hard to do what's best for the community, which is the community of the seaway and the community of the home town in which it operates. I think we all have been struggling through that lack of investment flexibility at the individual port level or the harbour commission level, and I think that had in part a negative impact on our ports and harbours.

It's been pointed out by others that maybe what the Canada Ports Corporation needs is a bit of surgery, maybe even to the extent of the elimination of Canada Ports Corporation, maybe even a total restructuring of the Canada Ports Corporation, in order to see the survival and opportunities—self-organized and self-flexible. Can I have your viewpoint on that drift vis-à-vis Canada Ports, vis-à-vis your own flexibility as a port, as a harbour commission?

[Traduction]

M. Atkinson: Préférez-vous que ces critères figurent dans la loi ou qu'on laisse à un organisme quasi judiciaire le soin d'en décider?

M. Cook: Non, j'imagine que nous parlons de la réforme de la LTGO. Si c'est bien le cas et comme l'abandon de lignes ferroviaires ne relèverait pas de l'ONT... Ce n'est pas nécessaire que cela figure dans la loi mais tout au moins dans le règlement. Pour ma part, je préférerais que cela figure dans le règlement puisque, une fois ces critères mis dans la loi, il est plus difficile d'apporter les modifications rendues nécessaires par l'évolution normale des choses.

M. Keyes: Bienvenus, messieurs et merci de ce mémoire très fouillé. Au début de la période des questions, notre président nous a avertis de ne pas vous malmenier. J'oserais dire que vous trouverez des oreilles sympathiques dans ce groupe, M. Angus étant de Thunder Bay, M. Atkinson du Canal Whelan et moi-même de Hamilton, ville vouée à l'acier et siège de vos cousins, la Commission portuaire de Hamilton.

M. Cook: Quel genre de cousins dites-vous?

M. Keyes: Nous ne sommes pas des cousins intimes, mais...

M. Kennedy: Ce sont nos riches cousins.

M. Keyes: Je tiens d'abord à me faire l'écho de l'indignation exprimée par les groupes et organisations devant la lutte que doit mener le système des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent pour assurer, comme vous le dites si éloquemment, sa survie. C'est exactement ce que le sous-comité du comité permanent a voulu faire ressortir dans ses recommandations. Nous avons espéré recevoir une réponse plus concrète du gouvernement à ces recommandations. Toutefois, nous sommes tous conscients aujourd'hui du fait que l'importance économique de ce secteur vital qu'est le système des Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent est sous-estimée.

Mes collègues vous ont posé aujourd'hui des questions portant surtout sur les tarifs compensatoires et les embranchements. J'aimerais moi aborder une question que vous avez évoquée très brièvement: la structure des commissions portuaires de Hamilton et de Thunder Bay, Ports Canada et la Société du Port de Vancouver. Étant donné la structure de l'organisation, nous savons tous ce que nous travaillons indépendamment et sans mesurer notre peine de défendre les intérêts de la collectivité située le long de la voie maritime du Saint-Laurent dans laquelle se trouve la commission portuaire. Nos ports ont tous souffert du manque de souplesse en matière d'investissements des autorités et des commissions portuaires.

D'autres nous ont dit qu'il faudrait peut-être restructurer de fond en comble la Société canadienne des ports, sinon l'éliminer, afin qu'elle soit mieux en mesure de survivre et de saisir les occasions qui se présentent grâce à une nouvelle structure plus souple. Que pensez-vous de cette suggestion pour Ports Canada et de la souplesse qu'a votre propre commission portuaire?

[Text]

Mr. Cook: I have worked under both systems. I used to work for the Port of Saint John before I came to Thunder Bay, so I've operated within the Ports Canada system and outside the Ports Canada system. The harbour commissions are outside the Ports Canada system. We have three or four systems in Canada for operating ports, but essentially the commercially viable ports, which handle a little over 90% of the Canada export or import cargo, are handled either by a port within the Ports Canada family or by a harbour commission.

My own personal view is that the harbour commissions are superior to the Ports Canada system for a couple of reasons. Number one, the harbour commissions have more decentralized authority, a higher degree of autonomy and freedom to manage than ports within the Ports Canada system. Number two, the harbour commissions... while we recognize that ports are a federal responsibility dating back to the BNA Act, and that ports are there to service Canada's trade requirement—not to provide a local job stimulus but indeed to service the major economic tools of importing and exporting—we have still on our board municipal appointees. Although they're in a minority, in my view that provides a better port-urban interface between the port authority and the municipality in which we reside. That is not so under the Ports Canada system.

Of course, the harbour commissions are not saddled with the cost of funding a head office operation in Ottawa, and so forth. We don't have those costs. I tend to prefer the harbour commission system, but there are advantages and disadvantages to both. I'm not sure I gave you as definitive an answer as you want.

• 1020

Mr. Keyes: I know in Hamilton, for example, we've been looking at structure—

Mr. Cook: Of the commission?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Cook: Why?

Mr. Keyes: Probably because of what is being seen as the lack of opportunity by the harbour commission to have more say within the municipality and the lands surrounding the harbour. Sometimes a situation can develop that a municipality feels that a particular use of a particular chunk of land, which just happens to be near the body of water called the harbour, is in the best interests of the municipality, while of course the Hamilton Harbour Commission itself would deem that particular chunk of land might be better served in the interests of the harbour and harbour usage.

Mr. Cook: That's a classic example of the clash that can happen between a port and a municipality. One of the terms I like to use is that a lot of municipal politicians and so forth would rather see a kitsch port than a working port. The reality is, though, that ports are there so that Canada can export its goods. They're not there to provide recreation or a pleasant atmosphere for municipalities. We obviously try to accommodate that, because there has to be mixed use. That's the reality of today. Nevertheless ports are federal. It was recognized, I suppose in 1867, that interprovincial trade and international trade is a federal responsibility, not a provincial, municipal one.

[Translation]

M. Cook: J'ai connu les deux systèmes. J'ai travaillé pour la Société du Port de Saint-Jean avant de venir à Thunder Bay et je connais donc le système de Ports Canada et celui des ports autonomes. Les commissions portuaires ne font pas partie du système de Ports Canada. Il y a trois ou quatre systèmes d'exploitation des ports au Canada mais, grosso modo, les ports commercialement rentables, par lesquels transitent un peu plus de 90 p. 100 des exportations et des importations du Canada relèvent soit d'un port de la famille de Ports Canada ou d'une commission portuaire.

J'estime pour ma part que les commissions portuaires l'emportent sur le système de Ports Canada et cela pour plusieurs raisons. D'abord, les commissions portuaires sont plus décentralisées, plus autonomes et libres de gérer leurs affaires que ne sont les ports rattachés à Ports Canada. Ensuite, les commissions portuaires... tout en admettant que les ports relèvent du gouvernement fédéral en vertu de la Loi constitutionnelle, et que les ports sont d'importants instruments économiques pour l'importation et l'exportation et non pas pour seulement de stimuler la création d'emplois au niveau local— nous continuons de choisir au niveau municipal ceux qui siégeront au conseil d'administration. Bien que les membres du conseil ainsi choisissent soient en minorité, ils assurent une meilleure communication entre la commission portuaire et la municipalité. Il n'en va pas de même dans le système de Ports Canada.

Bien entendu, les commissions portuaires non pas à assumer les coûts d'une administration centrale à Ottawa, etc. Nous n'avons pas à assumer ces coûts. J'ai tendance à préférer le système des commissions portuaires mais il y a des avantages et des inconvénients aux deux systèmes. Je ne suis pas certain de vous avoir donné la réponse que vous attendiez.

M. Keyes: Je sais qu'à Hamilton, par exemple, nous réexaminons la structure. . .

M. Cook: De la commission?

M. Keyes: Oui.

M. Cook: Pourquoi?

M. Keyes: Sans doute parce que la commission portuaire juge qu'elle n'a pas suffisamment voix au chapitre au sein de la municipalité en ce qui a trait aux terres avoisinant le port. Il arrive parfois qu'une municipalité décide qu'une parcelle de terre située près de cette masse d'eau qu'on appelle le port sera aménagée en fonction des meilleurs intérêts de la municipalité tandis que la Commission portuaire de Hamilton préférerait que cette parcelle soit utilisée en fonction des intérêts du port.

M. Cook: Voilà un exemple classique de la divergence d'intérêts entre le port et la municipalité. Je me plais à dire que beaucoup d'élus municipaux et autres préfèrent un port à vocation touristique qu'un port qui s'acquittent de sa vocation première qui est l'exportation des marchandises canadiennes. Leur mission n'est pas d'être un site récréatif et agréable au sein de la municipalité. Bien entendu, nous tenons aussi compte de cette vocation accessoire puisque le port doit être polyvalent. C'est la réalité. Néanmoins, les ports relèvent du gouvernement fédéral. En 1867, on a décidé que le commerce interprovincial et international est de compétence fédérale plutôt que provinciale ou municipale.

[Texte]

Mr. Keyes: What's the current financial situation with the Thunder Bay Harbour Commission? I imagine you're minus.

Mr. Cook: We're in the black.

Mr. Keyes: Can you give us the figure?

Mr. Cook: Our total revenue is about \$3.5 million. Last year our net income was about \$250,000.

Mr. Keyes: Is that net \$250,000?

Mr. Cook: You recognize that in the port of Thunder Bay most of the terminals are privately owned. They are not owned by the commission.

Mr. Keyes: In your best year, what has Thunder Bay done? You did \$3.5 million last year. What's your best year?

Mr. Cook: I've only been with the commission for six years. During the six years that I've been with the commission I believe our best year was 1991, when our net was about \$700,000.

Mr. Keyes: Anything in reserves?

Mr. Cook: Yes. The minister has allowed us to keep our surpluses in an accumulated reserve. We have about \$3 million in reserve.

Mr. Keyes: Is any of that earmarked for projects?

Mr. Cook: It's either earmarked for projects or it's earmarked to. . . We have an operating loss, so some of it is necessary to offset the operating loss.

Mr. Keyes: Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank you on behalf of the committee for appearing with us this morning. As Mr. Atkinson has pointed out, your brief is extremely well prepared, and I'm sure it will be most helpful for us as we complete our deliberations on the NTA Review Commission. We thank you for presenting it and responding to our questions and comments. It's been a pleasure to see again.

Mr. Cook: Thank you very much.

• 1025

The Chairman: Before I call on the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped, we'll take a three-minute break.

• 1026

[Traduction]

M. Keyes: Quelle est la situation financière actuelle de la Commission portuaire de Thunder Bay? J'imagine qu'elle est déficitaire.

M. Cook: Non, nous n'avons pas de déficit.

M. Keyes: Pouvez-vous nous citer les chiffres?

M. Cook: Nous avons un revenu total d'environ 3,5 millions de dollars. L'an dernier, notre revenu net était d'environ 250 000\$.

M. Keyes: Est-ce un chiffre net, 250 000\$?

M. Cook: Vous devez comprendre qu'au port de Thunder Bay, la plupart des terminaux appartiennent à des intérêts privés. Ils n'appartiennent pas à la commission.

M. Keyes: À quoi se chiffraient les meilleurs résultats enregistrés par le Port de Thunder Bay? Vous déclarez des revenus de 3,5 millions de dollars pour l'an dernier. Quelle a été votre meilleure année?

M. Cook: Je suis à la commission depuis six ans seulement. Depuis, notre meilleure année a été 1991 où notre revenu net s'établissait aux environs de 700 000\$.

M. Keyes: Aviez-vous un fonds de réserve?

M. Cook: Oui. Le ministre nous a permis d'accumuler nos excédents dans un fonds de réserve. Il est d'environ 3 millions de dollars.

M. Keyes: Une partie de cette somme est-elle affectée à des projets particuliers?

M. Cook: Certaines sommes sont affectées à certains projets ou. . . Nous avons un déficit d'exploitation qui sera épongé grâce à une partie des fonds de réserve.

M. Keyes: Merci, messieurs.

Le président: Messieurs, je tiens à vous remercier au nom du comité d'être venus nous rencontrer ce matin. Comme l'a dit M. Atkinson, votre mémoire est extrêmement bien préparé et je suis convaincu qu'il nous sera très utile pour compléter notre examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Nous vous remercions de votre mémoire, de vos réponses et de vos commentaires. Ce fut un plaisir de vous revoir.

M. Cook: Merci.

• 1032

The Chairman: Our next witnesses are from from the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped. We have Dave Martin from the Manitoba League of the Physically Handicapped; Don Halechko, Chairman of the Manitoba

Le président: Nos prochains témoins représentent la Coalition des organisations provinciales, ombudsman des handicapés. Nous entendrons Dave Martin du Manitoba League of the Physically Handicapped, Don Halechko, président du

[Text]

League; Paula Kierstead, member, and April D'Aubin. Welcome to the hearings this morning. You have presented the committee with a rather substantial brief. I'm sure one of you will be summarizing this and making comments for the benefit of the committee this morning. I would therefore invite you to proceed.

Mr. Don Halechko (Manitoba Representative, Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH)): I'm chair of the Manitoba League of the Physically Handicapped. I'm also the Manitoba representative on COPOH's national council of representatives.

COPOH is a national cross-disability organization of persons with disabilities. As such COPOH allows people with disabilities to speak out on issues that affect them and to inform different bodies and tribunals about their positions on various issues.

Transportation is a key issue to COPOH. From its beginning in 1976, COPOH has had a lot of historical involvement in transportation. It is the issue that actually was a catalyst in organizing COPOH. We've continually been involved in addressing the many concerns that people with disabilities have with regard to accessibility of transportation. That's the primary reason we are here. We realize that over the years there have been some improvements; yet there are a number of areas in which much improvement can happen. We're hoping that this hearing and the subsequent activities will result in stronger regulations and improved legislation.

• 1035

Ms Paula Kierstead (Member, Human Rights Committee, Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH)): Good morning. I understand you've hit Winnipeg just before the mosquito infestation, so your timing is excellent. In the next few weeks we will be inundated, so good for you that you picked this date.

I'm a member of the COPOH Human Rights Committee. The reason we feel a member of that committee needs to be at the hearing today is that we've constantly addressed this issue as a matter of rights. Certainly that is supported in the Charter of Rights, which my colleague Dave will be referring to later. This is outlined in our brief, and of course in the many presentations we've made over at least the last decade, COPOH has continued to make the stand.

This is an auspicious occasion for another reason. It's almost a year today—it will be in June in fact—that the omnibus bill was passed in Canada. As you might be aware, Bill C-78 covered a number of acts and amendments to those acts that affect persons with disability. Even though we have made many presentations regarding the issue of transportation and why that particular act should be amended, in the omnibus bill it was not amended. We were told this particular act was under scrupulous review at the time and we could be assured that our concerns would be considered in that review.

[Translation]

même organisme, Paula Kierstead, membre de la ligue et April D'Aubin. Bienvenue à nos audiences de ce matin. Vous avez présenté au comité un mémoire très étoffé. L'un d'entre vous voudra sans doute nous le résumer et faire des observations utiles pour le comité. Je vous laisse la parole.

M. Don Halechko (représentant manitobain, Coalition des organisations provinciales, ombudsman des handicapés (COPOH)): Je suis président de la Manitoba League of the Physically Handicapped. Je représente également le Manitoba au sein du Conseil national de la COPOH.

La COPOH est un organisme national de personnes souffrant de handicaps multiples. À ce titre, notre organisme permet aux personnes handicapées de se prononcer sur les questions qui les touchent et d'informer les différents organismes et tribunaux de leur position sur divers sujets.

Pour la COPOH, le transport est une question clé. Dès sa création, en 1976, la COPOH s'est intéressée à la question du transport. En fait, cette question a même servi de catalyseur dans la création de la coalition. Nous avons constamment travaillé en vue de trouver des solutions aux préoccupations des personnes handicapées en matière d'accès au transport. C'est la principale raison d'être de la coalition. Nous convenons que certaines améliorations ont été apportées au cours des années; cependant, il reste beaucoup à faire dans de nombreux domaines. Nous espérons que cette audience et les activités qui s'ensuivront permettront de rendre les règlements plus rigoureux et d'améliorer la loi.

Mme Paula Kierstead (membre, Comité des droits de la personne, Coalition des organisations provinciales, ombudsman des handicapés (COPOH)): Bonjour. Vous avez choisi le moment idéal de venir à Winnipeg, juste avant l'arrivée en masse des moustiques. Au cours des prochaines semaines, nous serons submergés, vous avez donc bien choisi le moment de votre visite.

Je suis membre du Comité des droits de la personne de la coalition. Si nous croyons qu'un membre de ce comité doit participer à votre audience d'aujourd'hui, c'est que nous avons toujours traité cette question du transport comme une question de droit. Nos prétentions s'appuient sur la Charte des droits, dont mon collègue Dave vous parlera plus tard. Vous pourrez lire tout cela dans notre mémoire, c'est la position que la COPOH a toujours adoptée, au cours des nombreux exposés que nous avons présentés depuis une dizaine d'années.

Votre présence ici est opportune pour une autre raison. C'est aujourd'hui le premier anniversaire—à peu près, ce sera en juin, en fait—de l'adoption du projet de loi omnibus C-78, au Canada. Comme vous le savez, ce projet de loi prévoyait des ajouts et des modifications à de nombreuses lois touchant les personnes handicapées. Malgré toutes les démarches que nous avons faites sur la question du transport et malgré les raisons que nous avons invoquées pour demander des modifications à la Loi des transports, rien n'a été fait dans le projet de loi omnibus. On nous avait dit alors que cette loi faisait l'objet d'un examen méticuleux et que l'on tiendrait compte de nos préoccupations dans cet examen.

[Texte]

Of course, previous colleagues to yourself have gone ahead and done that review and have come out with a substantial document themselves. Some of our concerns have been addressed and the majority of significant issues have not. You get another run at it, and we're hoping we get another run at you, to sort of put the issues on the table and to work together on this matter. We can't enforce any more clearly how important, in this large country that we have, with the various terrain, the issue of transportation is for all persons.

I guess there are a few other facts that might put this in perspective a bit. As we know, because of various technologies, various kinds of risks humanity is taking and new and wonderful diseases, there are increasing numbers of people with disability in our society. The fact of the matter is that with the baby boom generation, there will be a larger portion of persons who are of older age, who perhaps might use technology like wheelchairs, etc. The reality is that the age group of 50-to 60-year-olds, who are starting to address physical needs, also seems to have the majority of money in our country.

When it comes to meeting disabled persons' needs, we're not talking about a "feel good, let's be nice to those people" issue; we're talking about getting customers to use services. Every person in this country needs transportation issues addressed; it needs to be accessible. We're hoping once again to make our points clearly to you and to have a chance to discuss them in a question period.

COPHO is a cross-disability organization. That means persons like myself with a visual impairment, persons like Dave who are wheelchair users, people with a variety of other disabilities have put aside our differences, not to ignore them, but to focus on our commonality. We're Canadians, and we have rights and we have responsibilities in a society. You don't get one without the other; we acknowledge that. To be able to meet our responsibilities, our rights need to be met as well, so we have lobbied together.

I think the omnibus bill demonstrates the actual effect people with disability who gather around this land can have. The federal government, indeed even at the cabinet level, supports the changes we've talked about, even in the transportation issue.

We're hoping that perhaps you can lever some of the reluctance that has been put into place and perhaps move any opposition, be it at cabinet or whatever level, to keep this process going in this particular area.

I'll ask Dave to elaborate a bit on the brief, and of course we're open to any questions after that.

Mr. Dave Martin (Provincial Coordinator, Manitoba League of the Physically Handicapped; Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPHO)): Thank you very much. I thought I would make my presentation by thinking back to when I started working for the Manitoba League of the Physically Handicapped, about ten years ago. At that time, I remember learning right away about a number of issues that people with disabilities across Canada were working on regarding transportation.

[Traduction]

Bien sûr, vos prédécesseurs ont effectué cet examen et produit un rapport important. On a tenu compte de certaines de nos préoccupations, mais on a omis de régler la majorité des problèmes les plus importants. Voilà que vous vous attaquez de nouveau à cette question, et nous souhaitons être en mesure d'étudier les problèmes avec vous en vue de les régler. On ne saurait insister suffisamment sur l'importance du transport, pour tous, dans ce vaste pays qui est le nôtre et où l'on trouve une grande diversité géographique.

Pour situer la question dans son contexte, permettez-moi d'attirer votre attention sur quelques faits. Comme vous le savez, en raison des diverses technologies, des divers risques auxquels est assujettie l'humanité et à de nouvelles maladies extraordinaires, de plus en plus de personnes sont handicapées dans notre société. En fait, le vieillissement de la génération du baby boom provoquera une augmentation du nombre des personnes âgées, qui pourraient avoir besoin de fauteuils roulants, etc. On constate que les gens du groupe d'âge des 50 à 60 ans, commencent à ressentir certains besoins physiques mais sont aussi les mieux nantis du pays.

Lorsqu'on parle de répondre aux besoins des personnes handicapées, il ne s'agit pas simplement d'être «gentils avec eux», mais bien d'amener des clients à utiliser des services. Il faut régler le problème du transport; chaque Canadien a besoin de transports plus accessibles. Nous espérons encore une fois vous faire bien comprendre la situation et avoir l'occasion d'en discuter au cours d'une période de questions.

Notre organisme regroupe des personnes atteintes de handicaps divers. Parmi ses membres, il y a des gens comme moi, qui souffre d'un handicap visuel, comme Dave, qui est en fauteuil roulant, et des gens souffrant de toutes sortes d'autres handicaps. Loin d'ignorer nos différences, nous avons décidé de les laisser de côté pour nous concentrer sur nos points communs. Nous sommes des Canadiens, et à ce titre, nous avons des droits et des devoirs dans la société. L'un ne va pas sans l'autre, nous le reconnaissons. Pour pouvoir accomplir nos devoirs, il faut que nous puissions exercer nos droits, et c'est pour cela que nous travaillons ensemble.

Le projet de loi omnibus est un bon exemple de ce que peuvent réaliser des personnes handicapées dans notre pays. Le gouvernement fédéral, et même le Conseil des ministres, appuie les changements que nous avons proposés, même dans le domaine du transport.

Nous espérons que vous pourrez faire disparaître certaines réticences et peut-être même certaines oppositions qui existent, au Conseil des ministres ou ailleurs, pour que l'on puisse continuer de réaliser des progrès dans ce domaine.

Dave vous en dira davantage sur notre mémoire, puis nous serons heureux de répondre à vos questions.

M. Dave Martin (coordonnateur provincial, Manitoba League of the Physically Handicapped; Coalition des organisations provinciales, ombudsman des handicapés (COPHO)): Merci beaucoup. Je commencerai mon exposé en vous parlant de mes débuts au sein de la Manitoba League of the Physically Handicapped, il y a une dizaine d'années. À cette époque, j'ai pris tout de suite connaissance d'un certain nombre de problèmes de transport sur lesquels se penchaient des personnes handicapées dans tout le Canada.

[Text]

[Translation]

• 1040

Transportation, as Don mentioned has been a key issue for disabled people since the beginning of the movement in the early 1970s. When I started working in Manitoba for the movement, I learned almost right away about issues that dealt with national transportation problems.

There were concerns such as the need for people with disabilities to be given the right to decide whether or not they needed an attendant if they were to use a public transportation system. I heard about the problems that disabled people had affording a ticket for an attendant if they had to fly or go on rail or use other such transportation. Some people need to have somebody with them to assist them and yet they were having difficulty. Many could simply not afford a ticket for their attendant. That was an issue I learned about right away.

I also heard about problems that disabled people were having accessing busing—highway busing. Many Canadians find the Greyhound an efficient, effective and affordable way to get around, and yet many people with disabilities are not able to access that mode of transportation because the vehicles are not accessible to them.

I also heard about problems relating to the training of staff associated and working with various modes of transportation; things like denying people who have guide dogs the right to use various kinds of transportation, or staff who would not allow people with disabilities to transfer into the wheelchairs they needed, or whatever. There were all kinds of attitudinal problems that disabled people encountered when they were working with the staff who worked for different modes of transportation.

Right from the beginning I understood and I learned about the difficulties that people with disabilities were having when they were trying to move around this country of ours. Over the past 10 years some transportation improvements have been made. However, many of the issues I just outlined are still there. It's been 10 years and not a lot of improvements have been made in some of these areas. Some of the underlying issues do not appear to be any closer to being resolved.

We keep hearing that things are happening and that decisions are imminent on issues like "one person, one fare" for accessing airlines. We keep hearing that something is finally going to be happening in the area of intercity busing and that the busing industries are about to make substantial advancements with respect to accessibility, and yet it never seems to happen.

• 1045

That is why when council made its presentation to the commission we strongly advocated that laws need to be strengthened to require that modes of transportation give access to people who have disabilities, to make it a legislated obligation. When we read the recommendation in the commission's report, we were very disappointed. We read in the recommendation that all the commission is recommending is:

Comme Don l'a mentionné, le transport est un élément clé pour les personnes handicapées depuis le début du mouvement, au début des années soixante-dix. Lorsque j'ai commencé à travailler pour le mouvement manitobain, je me suis tout de suite rendu compte des problèmes qui existaient dans le domaine du transport, au niveau national.

Il y avait le problème du droit des personnes handicapées à décider si elles avaient besoin ou non d'un accompagnateur lorsqu'elles utilisent les systèmes de transport public. J'ai entendu également parler des problèmes des personnes handicapées pour payer le billet de leur accompagnateur lorsqu'elles doivent utiliser des transports en commun, que ce soit l'avion, le chemin de fer ou autre. Certaines personnes ont besoin d'un accompagnateur pour les aider et cela leur pose des problèmes. Certaines d'entre elles n'avaient tout simplement pas les moyens de payer le billet de leur accompagnateur.

J'ai aussi entendu parler des problèmes d'accès aux services d'autocars. Un grand nombre de Canadiens trouvent que les services de Greyhound sont efficaces et leur permettent, à un coût raisonnable, de se déplacer. Cependant, il est impossible à un grand nombre de personnes handicapées d'utiliser ces services de transport, parce que les véhicules ne le permettent pas.

J'ai aussi entendu parler des problèmes de formation du personnel qui s'occupe des divers modes de transport; par exemple, on refusait aux personnes qui ont besoin d'un chien-guide l'accès à certains modes de transport, ou bien, le personnel ne permettait pas aux personnes handicapées de passer de leur siège au fauteuil roulant dont elles avaient besoin, etc. Les personnes handicapées ont été confrontées à toutes sortes de problèmes d'attitude de la part des employés des divers modes de transport.

Dès le début, je me suis rendu compte des difficultés auxquelles doivent faire face les personnes handicapées qui doivent se déplacer dans notre pays. Au cours des dix dernières années, certaines améliorations ont été apportées en matière de transport. Cependant, un bon nombre des problèmes dont je viens de vous parler existent toujours. Au cours des dix dernières années, il n'y a pas eu beaucoup d'améliorations dans certains domaines. Parfois, il semble que la solution ne soit pas encore pour demain.

Nous entendons parler de mesures et de décisions imminentes, dans le domaine des transport aérien, quant à l'uniformité des tarifs. On nous dit que des mesures seront enfin prises dans le domaine des services d'autocars et que les sociétés en cause feront de grands progrès en matière d'accès. Cependant, la situation semble stagner.

C'est pourquoi, lorsque le conseil a comparu devant la Commission, nous avons fermement préconisé de rendre plus rigoureuses les lois de façon à exiger que l'accès des personnes handicapées aux modes de transport soit obligatoire, qu'il y ait une obligation légale. Nous sommes très déçus des recommandations faites par la Commission dans son rapport. Voici ce qu'on peut y lire:

[Texte]

that the... Cabinet, under Section 63.1 of the NTA, 1987, actively pursue the passage of regulations promoting access for persons with disabilities.

To us, this recommendation is not strong enough. Words like "actively pursue" and "promote" are not what we were looking for. We were looking for amendments to legislation to make it an obligation to finally bring the act into line with documents like the Charter of Rights and Freedoms, which say that disabled people have a right to equal services in Canada.

Therefore, we are urging further work on this issue, to make it a legislative requirement. Words like "promoting", words like "actively pursuing" are not strong enough, in our opinion.

On that note, maybe I'll stop and ask my colleagues if they have anything else to add. We're open for questions.

The Chairman: Thank you. We appreciate that. I can tell you I had an opportunity to have a brief discussion with Dr. Bruce Halliday last week, with whom I'm sure you're familiar. He was quite anxious to establish a rapport with his standing committee, which is the Standing Committee on Human Rights and the Status of Disabled Persons, on this very issue.

We have agreed to encourage his committee to hold hearings on this very special problem you are dealing with today. I understand his committee will be holding hearings specifically related to this issue, and then will be making a report to this committee as a result of those deliberations. We'll be looking forward to that as well.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you for your brief. We seem to hear a lot of these similar kinds of requests and responses. You have been dealing with this, as you said, for over 10 years. Let's just take the most recent one. In the recommendation of the Rivard commission, and getting past words like "promote", or the words you were commenting on, why do you suppose they're worded that way? Why do you suppose the language isn't stronger?

Mr. Martin: It's hard for me to know all of the reasons why stronger language wasn't used, but I think it's often believed in our country that the way to address the needs of people with disabilities is through public education.

• 1050

Our movement recognizes public education has an important role to play to create a political, social climate to address our needs. Public education has been happening for well over 20 years now with respect to disability, and it has had some impact. But I think this kind of recommendation is still using the concept that public education is the way to go. Our movement has long since come to the position that in some areas we need actually to have laws that guarantee our rights, because public education can only do so much. That's why we were so strong in advocating for the Charter of Rights and Freedoms to include disabilities as an area that was specifically identified as a protected category.

Provincial movements have strongly advocated that human rights legislation in their particular province also include disability as a legislated area that protects people who have a disability. By doing that it has enforced some of the things that

[Traduction]

La Commission recommande que le Cabinet fédéral, en vertu du paragraphe 63(1) de la LTN 1987, poursuive activement l'adoption de règles favorisant l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes handicapées.

À notre avis, cette recommandation n'est pas assez rigoureuse. Ce que nous demandions, ce n'était pas que l'on «poursuive activement» ou qu'on «favorise». Nous demandions que la loi soit modifiée de façon à rendre l'accès obligatoire, ce qui l'aurait rendue conforme aux dispositions de certains documents comme la Charte des droits et libertés, où il est dit que les personnes handicapées ont droit aux mêmes services que les autres Canadiens.

Nous vous demandons donc d'aller plus loin à cet égard, de faire de l'accès une exigence de par la loi. À notre avis, «favoriser» et «poursuivre activement» ne constituent pas une recommandation assez énergique.

Surce, je demanderai à mes collègues s'ils veulent ajouter quelque chose. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci. La semaine dernière, j'ai eu l'occasion de discuter brièvement avec M. Bruce Halliday, que vous connaissez sans doute. Il souhaite vivement créer un lien entre les travaux de notre comité et celui de son comité permanent, c'est-à-dire le Comité permanent des droits de la personne et des personnes handicapées, sur la question du transport.

Nous avons convenu d'encourager son comité à tenir des audiences sur ce problème d'accès au transport. Je crois savoir que son comité tiendra des audiences précisément sur cette question et qu'il présentera ensuite un rapport à notre comité, à la fin de ses délibérations. Nous nous en réjouissons.

M. Richardson (Calgary Sud-Est): Merci de votre mémoire. Nous entendons souvent des demandes et des réponses semblables. Vous avez dit que vous travaillez dans ce domaine depuis plus de 10 ans. Permettez-moi de commencer par la fin de votre exposé. Vous avez parlé de la recommandation de la Commission Rivard. Si des termes comme «favoriser» et d'autres ne vont pas assez loin, selon vous, la recommandation a-t-elle été libellée de cette façon? Pourquoi n'est-elle plus énergique?

M. Martin: Je ne saurais vous dire toutes les raisons qui ont motivé le libellé, mais, à mon avis, on croit souvent au Canada que le meilleur moyen de répondre aux besoins des personnes handicapées, c'est d'éduquer le public.

Nous reconnaissons bien sûr que la sensibilisation du public contribue grandement à créer un climat social et politique favorable à nos besoins. Voilà plus de 20 ans que l'on sensibilise le public aux problèmes des personnes handicapées, et cela a eu certains résultats. Cette recommandation se fonde encore sur le postulat selon lequel l'éducation publique est la meilleure solution. Notre organisme a décidé depuis longtemps que, dans certains domaines, il faut adopter des lois qui garantissent nos droits, car l'éducation publique, à elle seule, ne peut pas tout régler. C'est pourquoi nous avons demandé avec tant de vigueur que les personnes handicapées soient traitées à part, comme une catégorie protégée, dans la Charte des droits et libertés.

Les organismes provinciaux ont aussi fortement préconisé que les lois portant sur les droits de la personne adoptées par leurs provinces fassent une place spéciale aux personnes handicapées, pour les protéger. Ce faisant, nous avons réussi à

[Text]

we have been advocating for in public education about our needs. I have indicated our requirements so that we can move beyond everybody agreeing that something should be done and putting into legislation some mechanisms that will actually make it happen.

Ms Kierstead: Just to add to that, there are some other practical realities. Perhaps the example of Dr. Halliday's work is one of those realities. We've worked with Bruce for a number of years addressing issues on disability. Despite his many efforts, often disability has been viewed as that committee's responsibility and therefore he should deal with every issue on disability. May I suggest to you quite strongly that transportation is everybody's issue and the transportation issue has a responsibility to every human being.

The fact that people with disability have been corralled into this conglomeration of these few people is a myth. People with disabilities needs make up at least one in seven human beings in this country, in this world.

Access issues hurt no one. They in fact enhance the usability of all our services, whatever it is in this country. Bruce's committee will make, I'm sure, excellent recommendations. We've worked with them closely. But he knows, as well as we do, that often issues are put on his plate as opposed to having the appropriate committee deal with it, as you are today. Now, of course, when he can reinforce the work you're doing, all the better.

I think you see the point I'm making. Transportation has a responsibility, just as human rights does, just as education does, to every Canadian. Sometimes it's convenient to put people into pockets and assume someone else might handle it. Perhaps the commission felt that they might not be well equipped to deal with all our other issues because it's considered "a special agenda". Our suggestion, our offer, our challenge is: learn; learn with us.

The Transportation Act applies to every Canadian. Beyond that, a more candid point is part of the reason I feel it hasn't gone ahead in a stronger mode is because it's going to cost money, and the people who are going to have to pay are lobbying you as well. Let's be candid. But the fact of the matter is they're missing out on the good business sense this makes. If we're talking about people with disabilities gaining in numbers, if we're talking about senior citizens perhaps needing access, and they have money, who missed this point? Yes, we're talking about perhaps even phasing in some of the changes.

When we look at the voluntary options, why that's not working, there are examples in the brief where various transportation modes were looking at addressing adjustments and changes and they overlooked the issue of access because it was just "promote, actively pursue, encourage, voluntary action". Things were done that just ensured access wasn't there. The brief addresses some of those specific examples.

I think we have to be clear in our minds that we can all be well-intentioned good people in this country, and I think we are on many issues, but the fact of the matter is that when the unintentional barriers we put up stop people from gaining their

[Translation]

faire mettre en application certaines idées que nous préconisons pour sensibiliser le public à nos besoins. Si j'ai parlé de nos exigences, c'est pour que l'on ne se contente pas d'admettre qu'il faut faire quelque chose et qu'on intègre dans les lois des mécanismes nous permettant d'aller plus loin.

Mme Kierstead: Permettez-moi de parler de certains aspects pratiques. Par exemple, il y a le travail de M. Halliday. Nous nous sommes penchés, de concert avec Bruce, pendant un certain nombre d'années, sur les problèmes des personnes handicapées. Malgré tous ses efforts, on a souvent considéré que les problèmes des personnes handicapées relevaient de son comité et que, par conséquent, c'était à lui de traiter de tous les problèmes de ce genre. Permettez-moi d'insister sur le fait que le transport touche tout le monde et que tout le monde devrait avoir accès au transport.

C'est un mythe de supposer que les personnes handicapées ne forment qu'un petit groupe. Au Canada et dans le reste du monde, une personne sur sept est handicapée.

Accroître l'accès au transport ne ferait de mal à personne. En fait, cela accroîtrait l'usage que l'on pourrait faire de tous nos services, quels qu'ils soient, au Canada. Je suis certaine que le comité de Bruce produira d'excellentes recommandations. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec ce comité. Bruce sait cependant très bien qu'on lui confie souvent ce type de problèmes au lieu de les confier au comité adéquat, comme c'est le cas aujourd'hui. Bien sûr, s'il peut ajouter au travail que vous accomplissez, tant mieux.

Je crois que vous me comprenez. Le transport, tout comme les droits de la personne et l'éducation, touche chaque citoyen canadien. C'est pratique, parfois, de mettre les gens dans des boîtes et de supposer que quelqu'un d'autre s'en occupera. La Commission a peut-être estimé qu'elle n'était pas suffisamment équipée pour traiter de nos autres problèmes car ceux-ci constituent «un programme spécial». Ce que nous vous proposons, c'est d'apprendre, d'apprendre avec nous. C'est le défi que nous vous lançons.

La Loi sur le transport s'applique à tous les Canadiens. En outre, il faut avouer que si l'on n'a pas agi plus concrètement à ce sujet, c'est que cela implique des dépenses et que les gens qui devront payer exercent aussi des pressions sur vous. Soyons francs. Mais en fait, on fait preuve de bien peu de sens des affaires. Il y a de plus en plus de personnes handicapées, de plus en plus de personnes âgées qui auront besoin de l'accès au transport, des personnes à l'abri du besoin, n'est-ce pas? Oui, il faudra peut-être exiger des modifications progressives.

Pourquoi les mesures volontaires ne fonctionnent-elles pas? Dans notre mémoire, par exemple, nous citons des exemples de modifications aux quelles ont pensé divers modes de transport, sans toutefois toucher à la question de l'accès, puisqu'il s'agissait simplement de «favoriser, poursuivre activement, encourager les mesures volontaires». On s'est assuré de ne pas résoudre le problème de l'accès. On en trouvera des exemples précis dans le mémoire.

Il faut bien comprendre que nous sommes peut-être tous bien intentionnés au Canada, et c'est vrai dans bon nombre de cas, mais lorsque nous dressons involontairement des obstacles qui empêchent les gens d'exercer leurs droits ou de contribuer

[Texte]

rights or actively contributing towards society. . . We have things to offer you. We have skills, we have knowledge, we have the ability, the wherewithal, to cope with barriers that many of you never live with. And that expertise that gets one through the day when you're finding signs too small, or that last bus that won't let you on, or whatever, is an ability that is acquired, unfortunately, because of barriers.

• 1055

So when access isn't considered, it's not just an issue of another person screaming for enhancement and for their need. We're talking about something that will enhance all of society. Perhaps the commission missed that emphasis over, perhaps, the money issue. I don't know. But frankly, that's my guess.

Mr. Richardson: Did the commission hear from you?

Ms Kierstead: Oh, yes; not from me, but from the organization. They read our brief, and we talked, I'm sure, in great depth.

Mr. Richardson: My sense is if they'd heard from you, they might have reported differently.

Ms Kierstead: I don't know. There are many people better equipped at speaking to this than I am, and it didn't have the effect.

Mr. Richardson: I appreciated some of the things you said, and I think it is important to be candid about it. You used phrases in your discussion of access, "hurting no one else" and "who might handle it", that sort of thing. But I think you hit the nail on the head in terms of some of the resistance, even though it's perhaps not spoken and may be couched in words I spoke earlier of with David, and that is the cost. And it is significant, in fact. I think you're aware of that. I think that's something that needs to be more broadly discussed.

Let me ask you, to start down that road, who does COPOH think should bear additional costs of, for example, a bus that needs to have a lift installed, a heavy lift, a lift that probably adds considerable operating costs because of the extra weight it brings to the bus? One wheelchair takes up four seats. Those kinds of things obviously add to the cost of running a bus line. Is that a cost that you think should be borne by the bus line, hence the other riders, because they'll simply pass those costs on to the consumers? Or in the case of an airline, if someone needs an attendant, should that second seat be provided by the airline? In both these cases, is that something that should be borne by the taxpayer?

Ms Kierstead: One thought that crosses my mind when hearing that question is when the issue of money comes up—I'm not suggesting you're doing this—what happens is there is almost "a blaming of the victim" approach, where you're the one with the problem, so couch up. How are we going to cover the costs?

Quite honestly, other adaptations or options provided in our society are not necessarily put that way. For example, when I look at cars, a lot of individuals prefer to have automatic drive—I don't drive, so I'm going to blow this—and all

[Traduction]

activement à la société. . . Nous avons des choses à vous offrir. Nous avons des compétences, des connaissances, des aptitudes et les ressources nécessaires pour surmonter les obstacles que bon nombre d'entre vous ne connaissent pas. Et cette compétence qui nous permet de nous tirer d'affaire lorsque les affiches sont trop petites, lorsqu'on refuse de nous laisser monter dans le dernier autobus, nous l'avons acquise malheureusement, à cause même des obstacles.

Alors, si l'on ne tient pas compte de l'accès au transport, nous ne réclamons pas des améliorations seulement pour répondre à nos besoins. Ces améliorations seront profitables à toute la société. La Commission a sans doute négligé cet élément important pour se concentrer sur la question d'argent. Je n'en sais rien, mais je crois que c'est le cas.

M. Richardson: Est-ce que la Commission vous a entendus?

Mme Kierstead: Oh oui; je n'étais pas là, mais la coalition a témoigné. La Commission a lu notre mémoire et nous avons discuté de ces problèmes de long en large, j'en suis sûre.

M. Richardson: J'ai l'impression que si elle vous avait entendus, son rapport aurait été différent.

Mme Kierstead: Je ne sais pas. D'autres sont mieux en mesure que moi d'en discuter et il n'y a pas de suite.

M. Richardson: Je comprends ce que vous dites et je crois qu'il est important d'être franc. Dans votre discussion sur l'accès au transport, vous avez parlé de «ne faire de mal à personne» et de «qui s'en occupera», etc. Cependant, je crois que vous avez trouvé la cause réelle de la réticence, à savoir le coût des mesures nécessaires, même si cela n'est pas indiqué expressément et que cela peut se formuler dans des termes dont j'ai parlé tantôt avec David. En fait, c'est un élément important. Je crois que vous en êtes conscients. J'estime qu'il faudrait en discuter de façon beaucoup plus approfondie.

Pour commencer, d'après la coalition, qui devrait payer les coûts supplémentaires, par exemple, s'il faut installer dans un autobus un monte-charge lourd, qui ajoutera sans doute considérablement aux frais d'exploitation du véhicule en raison de son poids? D'autre part, un fauteuil roulant prend la place de quatre sièges. Tout cela de toute évidence s'ajoute aux frais d'exploitation de la société de transport. Croyez-vous que ces coûts devraient être assumés par elle et, du coup, par les autres passagers, puisque de toute façon la société de transport fera tout simplement payer les consommateurs? Dans le cas du transport aérien, si quelqu'un a besoin d'un accompagnateur, le second siège devrait-il être fourni gratuitement par la société aérienne? Dans ces deux cas, est-ce que c'est le contribuable qui devrait payer?

Mme Kierstead: En écoutant votre question, il me vient à l'esprit que chaque fois qu'on parle d'argent, on finit par blâmer la victime—je ne dis pas que c'est ce que vous faites—on dit que c'est celui qui a le problème qui doit payer. Comment payer ces dépenses?

Dans notre société, ce n'est pas toujours comme cela que sont traités les ajustements et les options. Par exemple, dans le cas des automobiles, bien des gens préfèrent avoir une transmission automatique—je ne conduis pas, je risque donc de

[Text]

that sort of stuff, or perhaps people prefer to use a stick shift and go that way. The fact that you prefer one or the other is not considered to be an issue. Both options are provided. If it's because you can't do the stick shift or you just don't desire to, that doesn't even come up. The fact is the car industry realized that having options will meet more people's needs.

So when we present it to our community as a whole, and society, and say, there are these few people who are really not going to be able to use this bus unless we put this huge expensive lift in, and I know that means your costs are going to go up, but these few folks have to be accommodated, that, to me, sets up the whole system for resentment and failure.

In our societies we make decisions about how we're going to cover the needs of human beings. All of society bears that responsibility. It's not just that individual identified as the "the problem". When we put French language costs into our nation, we didn't go around saying every French Canadian should pay more taxes because they need French. We said, these are our two official languages, so we as a nation will commit to this. Just like the Charter of Rights and Freedoms says that. In fact, we feel people have rights and they should be implemented.

So how does that come back to the cost discussion? Well, for me, if it's a transportation system that the government is involved in operating, be it a provincial government or a city, or whatever, then in fact the cost has to be spread around, and they have to be put into budgets. When you look at the parallel systems of transportation for buses, like Handi-Transit in our city, there are excessive costs to keep that one running and to charge consumers the regular bus fare, and then to have the regular bus system running and charge people the regular bus fare.

Initially, there might be a large cost in melding those two systems, at least to a certain degree, because we always want to have options. But the fact of the matter is that over time the increased usage will help balance that. Even if it doesn't, if we're paying taxes to have a transportation system we can't use, you tell me why I should pay a tax. It's not always going to be a cost balanced thing. But I think we need to examine how the cost can be shared by everybody in society, be it business, the government, and/or perhaps the consumer.

• 1100

The Chairman: Thank you. We must move on now.

Mr. Keyes.

Mr. Keyes: I just want to add my voice to this round of questioning, first to congratulate our witnesses for their dedication and determination on this issue, but also to supplement the remarks of my colleague who just finished asking questions. Removing barriers doesn't always have to cost anyone anything.

I read with interest, on pages 18 and 19 of your very thorough brief, "one person, one fare", about the visually impaired woman who attempted to use an airline, a situation that doesn't cost a cent but consideration by the flight

[Translation]

me tromper—alors que d'autres préfèrent une transmission manuelle. Que l'on préfère l'une ou l'autre, ce n'est pas considéré comme un problème, on peut se procurer l'une ou l'autre. Que ce soit parce qu'on ne peut pas utiliser la transmission manuelle ou parce qu'on ne veut pas le faire, personne ne s'interroge sur les raisons. En fait, l'industrie automobile s'est rendu compte qu'en offrant davantage d'options, elle répond mieux aux besoins des gens.

Lorsqu'on vient dire à la société que quelques personnes ne pourront pas utiliser l'autobus à moins qu'on y ajoute ce gros monte-charge coûteux, qu'il y aura des augmentations des frais mais qu'il faut répondre aux besoins de ces quelques personnes, je crois que c'est ainsi qu'on suscite du ressentiment et qu'on provoque des échecs.

Dans nos sociétés, nous décidons des moyens qui permettront de répondre aux besoins des gens. C'est une responsabilité qui incombe à toute la société, pas seulement à la personne «problème». Lorsqu'on a décidé que le Canada serait bilingue, personne n'a déclaré que les Canadiens français devraient payer davantage d'impôts pour obtenir les services en français. Nous avons décidé qu'il y avait deux langues officielles et que le pays serait bilingue. Cela se retrouve dans la Charte des droits et libertés. En fait, nous croyons que les gens ont des droits et que ces droits devraient être exercés.

Quel rapport cela a-t-il avec la discussion sur le coût des mesures nécessaires? Si le gouvernement—fédéral, provincial ou municipal—exploite le système de transport, alors les coûts doivent être distribués et il faut en tenir compte dans les budgets. Si on pense au réseau parallèle de transport par autobus, comme Handi-Transit, dans notre ville, il en coûte extrêmement cher pour offrir ces services tout en imposant le tarif régulier aux consommateurs, en plus des coûts liés à l'exploitation du réseau régulier d'autobus.

Au début, il en coûtera peut-être beaucoup pour effectuer la fusion de ces deux systèmes, du moins dans une certaine mesure, car nous désirons conserver un choix. Plus tard, tout cela sera rééquilibré par l'augmentation du nombre de passagers. Même si ce n'est pas le cas, si je dois payer des taxes à l'égard d'un réseau de transport que je ne peux utiliser, expliquez-moi pourquoi je devrais payer des taxes. Les recettes ne couvriront peut-être pas toujours les coûts. Il faut voir cependant comment les coûts pourraient être partagés entre toute les membres de la société, qu'il s'agisse des entreprises, du gouvernement ou même du consommateur.

Le président: Merci. Nous devons passer au suivant.

Monsieur Keyes.

M. Keyes: Je veux d'abord féliciter nos témoins pour leur dévouement et leur détermination dans ce dossier, mais je veux aussi ajouter à ce que vient de dire mon collègue. L'élimination des obstacles n'entraîne pas nécessairement des dépenses pour quiconque.

J'ai lu avec intérêt, aux pages 18 et 19 de votre mémoire très complet intitulé «Une personne, un tarif», l'histoire de cette femme handicapée visuelle qui voulait prendre l'avion. Cela ne coûte pas un sou, il suffit d'un peu de considération de

[Texte]

attendants who are probably not trained to give special attention, whether to describe where the emergency exits are to this visually impaired individual or to know the proper way of guiding that individual. It is all done back at training school, and it's not going to be an expense but a consideration.

I would imagine there are many, many examples where, if you want to focus in on riding a bus, we're going to have to make every bus constructed from here on in accessible to the disabled, yes, that's an issue. But equally as important an issue is this consideration aspect of the everyday things that we as non-disabled people take for granted which the disabled have a huge struggle with. They do not have to have a struggle.

I have no questions. But you may want to respond to that comment.

Ms Kierstead: Perhaps you could be a witness for us next time.

Mr. Martin: Maybe I can comment from a personal perspective on the "one person, one fare" issue. I am one of the people in our country who needs an attendant when I travel. I travel fairly regularly. I just got back from Ottawa a couple of weeks ago. And I'm on my way to Montreal and Moncton soon. I travel fairly regularly by airline, and every time I go I have to have an attendant with me.

I'm very pleased to participate in Canadian society and to contribute to the many different groups I work with throughout Canada. I am just a tourist as well, such as going to my grandparents' fiftieth wedding anniversary a few years ago, or going to B.C. for a holiday. I'm happy to be able to do all those things. But it is honestly an economic hardship for me to do that because I have to pay for a ticket for my attendant. Granted, the airlines have developed a position where they will now only charge 50% of the regular fare when I travel. But it's still a lot of money.

Mr. Keyes: That's 50% more than I would have to pay if I had to go anywhere.

Mr. Martin: That's right.

I look around me on most airlines when I fly. There are usually some empty seats on the airlines. So they really aren't losing anything if they were to charge nothing, because they aren't booked for every seat. If they were completely booked on the flight and I was with my attendant, the one person who might be bumped would probably choose another flight. They wouldn't say, if I can't fly on that one flight, I'm not going to go. The cost would not be significant to the airlines or the railways. It is something that I think has to be addressed.

• 1105

The National Transportation Agency has decided that this issue is an issue that has to be addressed. They have agreed with the disabled community that the policy should be one person, one fare, and yet the decisions that need to be made to implement it haven't been made. We're very concerned about that. We really wanted some action on that issue.

[Traduction]

la part des agents de bord qui ne sont probablement pas formés pour accorder une attention spéciale à ces clients, qu'il s'agisse d'expliquer où se trouvent les sorties d'urgence ou tout simplement de savoir comment guider ces personnes vers leur siège. Tout cela se fait au cours de la formation et cela ne coûte rien, sinon un peu de considération.

J'imagine que l'on pourrait donner beaucoup d'autres exemples. Évidemment, si l'on veut que tous les autocars fabriqués à partir de maintenant soient accessibles aux personnes handicapées, cela devient un problème. Mais il y a un aspect tout aussi important, à savoir cette attention aux petits détails de la vie quotidienne qui nous semble aller de soi, mais qui cause énormément de difficultés aux personnes handicapées. Ces difficultés pourraient être aplanies.

Je n'ai pas de questions à poser, mais vous voudrez peut-être répondre à mes observations.

Mme Kierstead: Vous pourriez peut-être témoigner en notre nom la prochaine fois.

M. Martin: Je pourrais peut-être faire un commentaire personnel sur la question de «Une personne, un tarif». Quand je voyage, je dois me faire accompagner, comme beaucoup d'autres Canadiens. Je voyage assez régulièrement. Je suis allé à Ottawa il y a quelques semaines et je pars bientôt pour Montréal et Moncton. Je prends l'avion assez souvent et, à chaque fois, je dois être accompagné d'un assistant.

C'est avec grand plaisir que je participe à la société canadienne et aux activités des divers groupes avec lesquels je travaille d'un bout à l'autre du Canada. Je voyage également comme simple touriste, par exemple quand je suis allé au cinquantième anniversaire de mariage de mes parents, il y a quelques années, ou en vacances en Colombie-Britannique. Je suis heureux de pouvoir faire tout cela. Mais je dois dire que c'est difficile financièrement parce que je dois payer le billet de mon accompagnateur. Il est vrai que les compagnies aériennes ont maintenant adopté une nouvelle politique, exigeant seulement la moitié du prix régulier quand je voyage. Mais c'est encore beaucoup d'argent.

M. Keyes: C'est 50 p. 100 de plus que ce que je paie quand je voyage.

M. Martin: En effet.

Quand je prends l'avion, je regarde autour de moi et, habituellement, je vois des sièges inoccupés. La compagnie ne perdrait donc rien du tout si elle ne faisait pas payer un cent, puisque les places ne sont pas toutes vendues. Et même si tous les sièges étaient réservés et que je me faisais accompagner par mon assistant, la personne qui pourrait être écartée choisirait probablement un autre vol. Cette personne ne dirait pas: puisque je ne peux pas prendre ce vol, je ne partirai pas. Le coût serait donc minime pour la compagnie aérienne ou de chemin de fer. À mon avis, il faut y réfléchir.

L'Office national des transports a décidé qu'il faut faire quelque chose à ce sujet. Les responsables de l'Office sont d'accord avec la communauté des handicapés pour adopter la politique de «Une personne, un tarif»; pourtant, on n'a pas encore pris les décisions qui s'imposent pour appliquer cette politique, ce qui nous inquiète beaucoup. Nous tenions beaucoup à ce qu'on agisse dans ce dossier.

[Text]

I could go on about the bus industry as well and the fact that when I need to go to a meeting in The Pas, Manitoba, I can't get there by bus. My colleague, Don, beside me can, but I can't. These things have to be addressed.

Mr. Keyes: Thank you very much for your comments. I appreciate it.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I want to thank you for appearing before us this morning. If I'm not mistaken, your organization was here during the white paper *Freedom to Move* and as well during the legislative review of the deregulation bills. I welcome you back to the committee, although the faces are different from those who were here seven or eight years ago.

Mr. Keyes: So is yours.

Mr. Angus: That's true. The hair is a different colour.

A number of things were raised at the time of deregulation. Let's keep in mind, although it may be called the NTA Review Commission report, in some ways it's a report card on deregulation and what happened. A number of elements were raised as concerns, both by your organization and by others, about the impacts on people with special needs in terms of their ability to get from community to community. A suggestion that if we followed the American pattern, which was the down-sizing of the aviation fleet that was serving communities, air travel would become less accessible, and as a result people with special needs would be forced to move to an urban setting.

What's your experience? Has that in fact come true? Keep in mind that there's always a drain away from the hinterland into the major centres. Are people who are, for example, wheelchair captive, finding themselves having to relocate to the major cities because otherwise they can't get back and forth?

Mr. Martin: I don't honestly have any concrete statistics on that, but my perception of what is going on is that younger disabled people tend to move to urban settings. Older people usually stay where they have lived for years, wherever they happen to be, urban or rural settings. I don't think there are any definitive statistics to say for sure, one way or the other, what is going on.

The fact that people who have disabilities are living everywhere needs to be recognized, and we need to ensure that people who live in smaller, more isolated settings are able to access transportation that they need, particularly recognizing that our population is aging. If my perception is right that older people are wanting to stay where they have lived for many years, we're going to have to respond to their needs. Whether they live in Red Lake in northern Ontario, or in Dauphin, Manitoba, their needs have to be addressed as well.

• 1110

Ms Kierstead: On that note, I think what concerns me even more is that people do not feel equipped to make that move and therefore are staying in a rural setting, very isolated. Why I say that is the transportation issue is only one of many issues

[Translation]

Je pourrais également parler des autocars. Quand je dois aller à une réunion à The Pas, au Manitoba, je ne peux pas y aller en autocar. Mon collègue Don, qui est assis à côté de moi, peut le faire, mais pas moi. Il faut faire quelque chose à ce sujet.

M. Keyes: Merci beaucoup pour vos observations.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, mesdames et messieurs, je veux d'abord vous remercier d'être venus témoigner ce matin. Si je ne me trompe, votre organisation avait également comparu pendant l'étude du Livre blanc intitulé *Aller sans entraves* et aussi pendant l'étude de la législation sur la déréglementation. Nous sommes heureux de vous revoir au comité, même si ce ne sont pas les mêmes visages qu'il y a sept ou huit ans.

M. Keyes: Le vôtre n'est pas le même non plus.

M. Angus: C'est vrai. Mes cheveux ne sont plus de la même couleur.

Un certain nombre de questions ont été soulevées au moment de la déréglementation. Il ne faut pas perdre de vue que ce document a beau s'intituler Rapport de la Commission d'examen sur la LTN, à certains égards, il s'agit bien d'un bilan de la déréglementation et de ce qui s'est passé depuis. Votre organisation et d'autres avaient donc soulevé certaines préoccupations au sujet des incidences sur les gens qui ont des besoins spéciaux quand ils voyagent. On avait laissé entendre que si l'on adoptait le modèle américain, c'est-à-dire si l'on réduisait le nombre d'appareils desservant les diverses localités, le voyage aérien deviendrait moins accessible et les personnes qui ont des besoins spéciaux seraient forcées de déménager en ville.

D'après votre expérience, cela s'est-il vérifié? N'oubliez pas qu'il y a toujours un mouvement migratoire de l'arrière-pays vers les grandes villes. Est-ce que les gens qui doivent se déplacer en fauteuil roulant sont obligés de déménager dans une grande ville parce qu'autrement, ils seraient dans l'impossibilité de voyager?

M. Martin: Je n'ai pas de données précises là-dessus, mais j'ai l'impression que, en fait, les jeunes handicapés ont tendance à aller s'installer en ville. Les personnes âgées restent habituellement là où elles vivent depuis des années, que ce soit en ville ou à la campagne. Je ne crois pas qu'il existe des statistiques précises permettant de trancher avec certitude dans un sens ou dans l'autre.

Il faut reconnaître un fait: il y a des personnes handicapées un peu partout, et il faut faire en sorte que les gens qui vivent dans de petites localités isolées aient accès au moyen de transport dont ils ont besoin, surtout si l'on tient compte du vieillissement de notre population. Si j'ai raison de croire que les personnes âgées préfèrent rester là où elles vivent depuis de longues années, il faudra répondre à leurs besoins. Peu importe qu'elles vivent à Red Lake, dans le nord de l'Ontario, ou encore à Dauphin, au Manitoba, il faut répondre à leurs besoins.

Mme Kierstead: À ce sujet, ce qui m'inquiète encore davantage, c'est que les gens n'ont pas l'impression d'avoir tout ce qu'il faut pour déménager et restent donc dans des localités rurales très isolées. En effet, le problème des transports n'est

[Texte]

that people would have to address to feel they could contribute to this society. If they needed attendant care services, could they find that there? If they're trying to get to a university setting, is it accessible? There are so many agendas that daunt people from even considering such a move, and transportation is just one that makes sure their door is closed. My bigger fear is the isolation factor.

Another point we should clarify, which I'm sure you've heard from us before, is we are presenting to you time lines and goals as a suggestion of dates that things might be altered by, be it new buses or other kinds of measures that we're seeking over time. We're not saying "make it tomorrow". We recognize that these fleets of buses are renewed, that new ones are put on the road on a regular basis. Probably by the next century most of the fleets will have turned over and there will be new buses. Why not make some of those accessible as you bring in new buses? We're not talking overnight, let's have magic, and everything's done, or else we wouldn't be here today, because we've been doing this for a long time. But we are saying that unless concrete time lines and goals are set to be met by the various transport folk, it'll be hard to see that action is really happening.

Mr. Angus: Is it fair to say that the purchasers and therefore the suppliers of urban transit equipment have been much more responsive in developing and actually producing more accessible buses, more accessible subway vehicles than the highway passenger industry?

Ms April D'Aubin (Research Analyst, Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH)): There are manufactured intercity buses, and they're actually being manufactured here in Winnipeg. We have not seen them on the road here in Canada other than in demonstration projects. We would very much like to see, by regulation at the federal level, requirements that the intercity buses be accessible to persons with disabilities, as Paula said, on a golden timetable basis, which would not force the industry to implement it all at once; that as new buses are purchased they are retrofitted where that is seen appropriate. There have been suggestions that further consultation could be done with the community to work out a time-line schedule.

Mr. Angus: I appreciate that response, but I don't think you answered my question. Have the urban transit manufacturers, as opposed to the intercity transit manufacturers, been more responsive?

Mr. Martin: I believe that's true. In cities such as Vancouver and Toronto we are seeing more services available to people with disabilities. There is still very little in the way of services available intercity, especially from busing companies. In Canada most of what is available is through pilot projects with no commitment from the carriers to continue beyond the pilot project. To respond, I think that's true.

Mr. Angus: In my community of Thunder Bay, through our municipal transit authority, we have just acquired some new buses that are semi-accessible. They're not the full-blown ones. We also produced the GO Transit vehicles for the city of

[Traduction]

que l'un des très nombreux obstacles qu'il leur faudra surmonter pour avoir l'impression de contribuer pleinement à notre société. S'ils ont besoin des services d'auxiliaires, pourront-ils en trouver en ville? S'ils essaient d'aller étudier à l'université, les locaux sont-ils accessibles? Il y a tellement de problèmes qui découragent les gens d'envisager même un tel déménagement; le transport n'est que l'un de ces problèmes, mais il leur ferme la porte. Ce que je crains le plus, c'est l'isolement.

Je voudrais préciser un autre point. Je suis certaine que vous avez déjà entendu cet argument de notre part. Nous vous proposons des échéanciers et des objectifs, des dates possibles pour chaque étape, qu'il s'agisse de nouveaux autocars ou d'autres mesures que nous préconisons. Nous ne disons pas que tout doit se faire du jour au lendemain. Nous savons que les parcs d'autobus sont constamment renouvelés, qu'on en met régulièrement des neufs sur la route. D'ici la fin du siècle, tous les véhicules auront probablement été remplacés par des neufs. Pourquoi ne pas faire en sorte que certains de ces nouveaux autocars soient accessibles? Nous ne disons pas que tout doit se faire d'un seul coup, comme par un coup de baguette magique; si c'était possible, nous ne serions pas ici aujourd'hui, puisque nous y travaillons depuis longtemps. Mais nous disons qu'à moins de fixer des échéanciers et des objectifs concrets qui devront être respectés par les divers responsables dans le secteur des transports, rien de concret ne se fera.

M. Angus: Peut-on dire que les acheteurs et, par conséquent, les fournisseurs de matériel de transport urbain ont beaucoup mieux réagi en concevant et en fabriquant des autobus et des rames de métro plus accessibles, par rapport au secteur du transport interurbain?

Mme April d'Aubin (analyste de recherche, Coalition des organisations provinciales, ombudsman des handicapés (COPOH)): On fabrique des autocars interurbains, en fait on en fabrique ici même à Winnipeg. On ne les a pas encore vus sur la route au Canada, sinon dans le cadre de projets pilotes. Nous aimerions assurément que l'on prenne des règlements au niveau fédéral pour exiger que les autocars interurbains soient accessibles aux personnes handicapées, selon un échéancier raisonnable, comme Paula l'a dit, de manière à ne pas forcer le secteur à tout chambouler d'un seul coup; il s'agirait simplement de prévoir le matériel nécessaire à mesure qu'on achète de nouveaux autocars. Certains ont proposé de tenir de nouvelles consultations pour établir un calendrier.

M. Angus: Je vous remercie de cette réponse, mais je ne crois pas que vous ayez répondu à ma question. Les fabricants de matériel de transport urbain ont-ils mieux réagi que les fabricants d'autocars interurbains?

M. Martin: Je crois que c'est le cas. À Vancouver et à Toronto, entre autres, les services aux personnes handicapées s'améliorent. Il y a encore très peu de services interurbains, surtout dans le domaine des autocars. Il y a bien quelques projets pilotes au Canada, mais les transporteurs ne se sont pas engagés à continuer à la fin du projet pilote. Je crois donc que votre observation est juste.

M. Angus: Chez moi, à Thunder Bay, le service municipal de transport vient d'acheter de nouveaux autobus qui sont semi-accessibles. Il ne s'agit pas du modèle complètement équipé. Nous avons également produit les véhicules du réseau Go

[Text]

Toronto, and CanCar, which is now Bombardier, worked very closely with the handicapped organizations in Thunder Bay to redesign their cars to allow for wheelchair accessibility and clamp-downs, and they did it in such a way that they didn't lose any seating capacity, because when there was no wheelchair on board the seat flopped down and they provided the full service. So there are some things happening there.

• 1115

Let's start with one of the other elements of the system, and that is getting to the transportation entities. In a number of communities we have special handicap services in terms of small buses and what have you. In my community, PUSH, Persons United for Self-Help, has been very successful in working with levels of government to have the taxi companies acquire equipment. In fact, last week the first one was put in service in Thunder Bay.

Should companies, as a matter of regulation, who receive the franchise to service Government of Canada airports as taxi companies be required to have, as part of their fleet, cabs, or mini-vans, or what have you, to provide that kind of service for the wheelchair travelling public?

Mr. Martin: Yes. I think we can simply say yes.

In Winnipeg, in the past year, there are now about 10 taxis that have come on the roads. That's a trend that I think is going to be appearing in every city in Canada in the next few years. The regulators are recognizing that they have a responsibility to ensure that disabled passengers have access to taxis. Vancouver is miles ahead of almost every other city. Vancouver now has about 100 that they're operating. So it's something that is coming.

To answer your question, yes, the carriers that provide service to the airports must have vehicles available for disabled people.

Mr. Angus: Late last week the National Transportation Agency put out a press release indicating that they had completed their work on the motor coach industry in terms of accessibility. Have you seen that press release or report? If so, would you have any reaction to what they've decided to do?

Ms D'Aubin: Jim Derksen, a past chairperson of COPOH, was in Toronto when the report was released. The response was that we were pleased that there be a regulated standard of access. COPOH has not yet developed a detailed response to the report, but that will be forthcoming. If you wish, we can share that response with your committee.

Mr. Angus: I think that would be very helpful. Thanks very much.

The Chairman: A brief question from Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

Thank you for appearing before us today.

In your executive summary you talk about a deterioration of accessibility within Canada's federally regulated transportation industry. I don't detect that in my travels. I also see more people travelling by way of wheelchairs on the airlines nowadays than when I got into politics eight years ago.

[Translation]

Transit pour la ville de Toronto, et la compagnie CanCar qui a été rachetée par Bombardier, a travaillé en étroite collaboration avec les organisations de personnes handicapées de Thunder Bay pour redessiner leurs véhicules afin de prévoir l'accès et la fixation d'un fauteuil roulant. Cela s'est fait sans diminuer le nombre de sièges, puisque en l'absence de fauteuil roulant, le siège se rabat. On peut donc dire que les choses bougent dans ce secteur.

Je passe maintenant à un autre élément du système, c'est-à-dire le problème d'accès aux moyens de transport. Dans certaines villes, il y a des services spéciaux pour les handicapés, de petits autobus, etc. Dans ma ville, le groupe PUSH, qui veut dire *Persons United for Self-Help*, a eu beaucoup de succès en travaillant avec les divers paliers de gouvernement; il a réussi à inciter les compagnies de taxi à acheter du matériel. En fait, la semaine dernière, on a mis en service le premier taxi accessible de Thunder Bay.

Faudrait-il préciser dans les règlements que les compagnies de taxi qui se voient accorder une franchise pour desservir les aéroports du gouvernement du Canada soient obligées d'offrir un certain nombre de fourgonnettes ou de véhicules pouvant offrir ce genre de service au public voyageur en fauteuil roulant?

M. Martin: Oui. En un mot, la réponse est oui.

À Winnipeg, depuis un an, il y a une dizaine de taxis en service. C'est une tendance qui, à mon avis, va se manifester dans toutes les villes du Canada d'ici quelques années. Les autorités prennent conscience qu'elles ont le devoir de faire en sorte que les passagers handicapés puissent prendre le taxi. Vancouver est très en avance à ce chapitre sur presque toutes les autres villes. À Vancouver, il y en a maintenant une centaine en service. Il y a donc des progrès dans ce domaine.

Pour répondre à votre question, oui, les transporteurs qui desservent les aéroports doivent posséder des véhicules accessibles aux personnes handicapées.

M. Angus: À la fin de la semaine dernière, l'Office national des transports a publié un communiqué pour annoncer qu'il avait complété ses travaux sur l'accessibilité des autocars interurbains. Avez-vous pris connaissance de ce communiqué ou du rapport? Dans l'affirmative, quelle est votre réaction?

Mme D'Aubin: Jim Dirksen, ancien président de la COPOH était à Toronto quand le rapport a été publié. Nous avons accueilli avec joie l'annonce d'un règlement stipulant les normes d'accès. La COPOH n'a pas rédigé une réponse détaillée au rapport, mais c'est en bonne voie. Si vous le voulez, nous pouvons vous en faire parvenir une copie.

M. Angus: Je crois que cela nous serait utile. Merci beaucoup.

Le président: Une brève question de M. Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'être venus témoigner aujourd'hui.

Dans votre résumé, vous parlez de la dégradation de l'accessibilité dans le secteur des transports assujettis à la réglementation fédérale. Je ne l'ai pas remarqué dans mes voyages. Aujourd'hui, je vois dans les avions davantage de voyageurs en fauteuil roulant que quand je suis entré en politique, il y a huit ans.

[Texte]

I was part of the committee that recommended the wording "promote" on accessibility rather than using a word that mandates it. As soon as the government mandates something, the user then comes back with open hands and says, okay, pay the difference for us, and that becomes something that comes out of general revenue from the taxpayer.

What do you mean by:

Significant backsliding in the area of access occurred when the National Transportation Agency replaced the Canadian Transport Commission.

I'm not clear as to what you mean when you say that the National Transportation Agency, which replaced the Canadian Transport Commission, caused backsliding to take place with respect to this. Would you explain what is meant, please?

Ms D'Aubin: With the down-sizing of VIA Rail, we've had many consumers report to us that they are experiencing transportation difficulties. For example, there is, I believe, no VIA Rail service from Sydney, Nova Scotia, leaving Cape Breton Island and going to the mainland. That is a serious concern to the consumers in that area.

• 1120

The former chairperson of our transportation committee, Ron Canary, who is from that area, believes that what has happened to VIA Rail has had a major negative impact on travellers with disabilities. He felt that, prior to down-sizing, VIA was one of the more acceptable transportation options that were available in Canada to persons with disabilities. Consumers had spent a lot of time working with VIA Rail to achieve these things. So there were major concerns when that initiative happened.

As for what happened with CTC, just before the end of CTC there was support from that body for one person, one fare. Following the end of CTC, we went back to square one and had to start the entire process over again. There were new studies, there were new consultations, there were new rounds of hearings. Where we thought we had made progress and had done all the work necessary to achieve this very important accommodation, we saw we were just repeating the process again. The first thing I did when I came to COPOH in 1983 was attend a hearing on this issue, and it still hasn't been resolved today.

NTA has also endorsed one person, one fare, and to the best of our knowledge there is a hold-up at the cabinet level. We have talked many, many times on this issue, and we always hear that it's cost. If we endorse one person, one fare, there will be so many people travelling that the airlines will not be able to afford it. But so far they have not come forward and said that this is exactly what it costs us.

We feel that a lot of red herrings have gone into this issue, and we're still waiting.

It's issues like this that cause us to seek stronger wording in the legislation for the removal of all obstacles as opposed to undue obstacles, which leaves it open to other people's interpretation of what is an undue obstacle.

Mr. Belsher: When you refer to one person, one fare, that means if an attendant has to go along with that individual, you still pay a single fare for two people. So it really isn't one person, one fare. It's a misnomer.

[Traduction]

Je faisais partie du comité qui a recommandé de «promouvoir» l'accessibilité, au lieu d'un autre mot qui aurait été plus impératif. Dès que le gouvernement impose quelque chose, l'utilisateur se tourne vers nous en tendant les mains et réclame qu'on lui paie le supplément de coût, et cet argent est tiré du Trésor et vient donc des contribuables.

Qu'entendez-vous par le passage suivant:

Quand l'Office national des transports a remplacé la Commission canadienne des transports, on a observé un recul marqué dans le domaine de l'accessibilité.

Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire quand vous dites que l'Office national des transports, qui a remplacé la Commission canadienne des transports, a provoqué un recul dans ce domaine. Voudriez-vous me l'expliquer?

Mme D'Aubin: Depuis la décroissance de VIA Rail, beaucoup de consommateurs nous ont signalé qu'ils éprouvent des difficultés de transport. Par exemple, je crois qu'il n'y a pas de service VIA Rail entre Sydney, au Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, et le continent. C'est un grave inconvénient pour les consommateurs de cette région.

L'ancien président de notre comité des transports, Ron Canary, qui vient justement de cette région, croit que ce qui s'est passé à Via Rail a eu des répercussions profondément négatives sur les voyageurs handicapés. Avant la décroissance, Via offrait aux personnes handicapées du Canada l'une des options les plus acceptables en matière de transport. Les consommateurs avaient consacré beaucoup de temps et d'effort pour obtenir tout cela de Via Rail. Ce programme de décroissance a donc suscité de graves inquiétudes.

Quant à ce qui s'est passé à la Commission des transports, juste avant qu'on ne mette fin à son existence, cet organisme avait appuyé le concept de une personne, un tarif. Par la suite, on est retourné à la case départ et il a fallu tout recommencer. On a lancé de nouvelles études, de nouvelles consultations, de nouvelles rondes d'audiences. Nous pensions avoir progressé et avoir fait tout le nécessaire pour obtenir cette mesure très importante, et nous avons dû déchanter. Quand je suis arrivée à la COPOH, en 1983, la première chose que j'ai faite a été d'assister à une réunion sur cette question et ce n'est toujours pas réglé aujourd'hui.

L'Office national des transports a également appuyé ce concept et, à notre connaissance, c'est au niveau du Cabinet que ça bloque. Nous en avons parlé à maintes et maintes reprises et on nous répond toujours que cela coûte cher. Si nous appuyons ce concept, il y aura tellement de gens qui voudront voyager que les compagnies aériennes ne pourront plus se le permettre. Mais, jusqu'à maintenant, personne n'a précisé combien cela coûtait.

Nous estimons qu'on a beaucoup parlé à tort et à travers dans ce dossier et nous attendons toujours.

C'est à cause de problèmes de ce genre que nous préconisons un resserrement du texte de la loi afin de supprimer tous les obstacles, et non pas seulement les obstacles dits abusifs, car cela ouvre la porte à diverses interprétations.

M. Belsher: Si on appliquait votre concept d'une personne, un tarif, cela veut dire que si quelqu'un doit se faire accompagner, on paiera un seul billet pour deux personnes. Ce n'est donc pas vraiment une personne, un tarif; ce n'est pas le mot juste.

[Text]

Ms D'Aubin: We don't see it as a misnomer. We see that the attendant is an essential accommodation for the individual.

Mr. Belsher: I don't mean to be harsh, but when we talk about one person, one fare, that looks perfectly logical. But when it comes to a company supplying the seats, it could be two seats for one fare.

Ms Kierstead: The point we're making is the person who is deciding to travel, who has made the initiation to go somewhere, is the person with a disability. The attendant wouldn't be travelling unless that individual with the disability was planning on going somewhere. That attendant, not to denigrate the individual, is purely a technical aide, period. If I were taking a guide dog, that would be my technical aide. When we are making this argument, what we are trying to present to you is keep in mind who's calling the shot. The person with the disability is making the choice to travel, and they have a specific need. That is not their fault; that is not something they are making up so a relative can get on for half fare or free. In fact, they wouldn't be able to manage the trip unless they had that technical aide which enhances their ability to function. That's why we separate that attendant's role into a technical aide or assistance category, knowing it is the individual who is travelling with a disability who is making the decision to travel.

Mr. Belsher: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Holtmann.

Mr. Holtmann (Portage—Interlake): Mr. Chairman, I appreciate having our witnesses here this morning.

I heard Mr. Keyes earlier on, and I think he hit a note when he said, why would these airlines...? It is an attitudinal problem more than it is an equipment problem in terms of dealing with some of the problems that I read about in your brief.

The airlines have been losing millions upon millions of dollars, and I can tell you as a frequent flyer, and most of us sitting around this table fly every week, that the airlines were half full for damn near three years. So there was never a shortage of space up until just recently, I noticed. Maybe they took a few planes off. It seems to me it's more an attitudinal problem in how to deal with this.

• 1125

I, like many other travellers, probably don't give much consideration to the people who have a handicap in terms of the logistics of getting to the airplane, getting on the airplane, getting off, and all the problems associated with it. Your brief pointed some of them out.

It seems to me that more handicapped people are travelling by air now than before, at least I notice it in my travels. I think that's an indication that there is some willingness to accommodate this, as there should be. Airlines know when their flights aren't too full, so it could maybe work out arrangements with people who need a little extra assistance. I believe it is more of an attitudinal thing than a decision to have wider aisles or better wash facilities in an airplane. Some of these things

[Translation]

Mme D'Aubin: À nos yeux, l'expression est juste, car l'accompagnateur est essentiel au déplacement de la personne en cause.

M. Belsher: Je ne veux pas être trop sévère, mais quand on dit une personne, un tarif, cela semble parfaitement logique. Par contre, quand on demande à une compagnie de fournir gratuitement le siège, cela revient à dire deux sièges pour un seul billet.

Mme Kierstead: Notre argument, c'est que la personne qui décide de voyager, qui prend la décision d'aller quelque part, est handicapée. L'accompagnateur ne voyagerait pas si cette personne handicapée n'avait pas décidé de voyager. Cet accompagnateur, sans vouloir le dénigrer, représente une aide technique et rien d'autre. Un chien-guide pour personne aveugle est un autre exemple d'aide technique. Pour comprendre notre argumentation, vous ne devez pas perdre de vue que c'est à la personne handicapée que revient la décision; c'est cette personne qui décide de voyager et qui a un besoin précis. Ce n'est pas sa faute; ce n'est pas un prétexte pour faire voyager un ami ou un parent à moitié prix ou gratuitement. En fait, cette personne n'entreprendrait pas ce voyage si elle ne pouvait compter sur l'aide technique de l'accompagnateur qui l'aide à fonctionner. C'est pourquoi nous considérons que le rôle de l'accompagnateur entre dans la catégorie des aides techniques, sachant que c'est la personne handicapée qui a pris la décision de voyager.

M. Belsher: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Holtmann.

M. Holtmann (Portage—Interlake): Monsieur le président, je souhaite la bienvenue aux témoins.

J'ai entendu M. Keyes tout à l'heure et il m'a semblé mettre le doigt sur le problème quand il a demandé pourquoi les compagnies aériennes... C'est un problème d'attitude bien plus qu'un problème de matériel qui fait obstacle à la solution des problèmes que vous décrivez dans votre mémoire.

Les compagnies aériennes perdent des millions de dollars et je peux vous dire, à titre de grand voyageur, et la plupart d'entre nous autour de cette table prenons l'avion chaque semaine, que les avions ont été à moitié pleins pendant près de trois longues années. Jusqu'à tout récemment, il n'y avait donc pas pénurie de places. Peut-être qu'on a retiré quelques avions. Mais il me semble que pour s'attaquer à tout cela, il faut plutôt un changement d'attitude.

Comme beaucoup d'autres voyageurs, je ne fais probablement pas très attention aux problèmes logistiques qu'éprouvent les personnes handicapées pour se rendre à l'avion, y monter, en descendre, etc. Votre mémoire fait ressortir certains de ces problèmes.

Il me semble que les personnes handicapées sont plus nombreuses à prendre l'avion aujourd'hui qu'auparavant, du moins c'est ce que j'ai remarqué dans mes voyages. Je crois que cela démontre une certaine volonté de répondre à leurs besoins, comme il se doit. Les compagnies aériennes savent à quel moment leur vols ne sont pas trop pleins et pourraient donc faire des arrangements avec les gens qui ont besoin d'un peu d'aide. À mon sens, c'est plutôt une question d'habitude que de

[Texte]

aren't practical, especially if you go to an airline and say, make those changes. Hell, we're probably going to lose the whole airline industry pretty soon because we can't make ends meet, let alone that.

I certainly think it's important for your organization to continue on this public information approach, because I think that's more than putting things in legislation, saying, you must do this; you must do that. I think Canada has always shown itself to be a very generous nation in assisting this.

I can tell you, Mr. Chairman, I've assisted a number of communities, as I'm sure others have, with these handi-vans in our local community. Now, that's not across-Canada travel. Before I was a member of Parliament, I don't think there was one handi-van in the whole interlake region of Manitoba, and now darn near every community of some size has received assistance to transport people who are handicapped. I think that's a giant step in assisting.

Blaming VIA because it made cuts is probably not quite fair, because all governments are finding ways to reduce deficits, because that affects us all.

Your concern about finding ways to accommodate handicapped people to travel coast to coast is a valid one. I'm not just sure how to address it. Maybe national carriers should make something optional from time to time to accommodate the kind of travel that otherwise wouldn't happen.

I think the committee is fortunate in hearing your point of view; and it does listen. The government has made some changes in terms of assisting handicapped people. I've done everything I can, as I'm sure most of the members of Parliament do when they get requests to do it. There are always limitations as far as money; we know that, but you've brought out another point.

I have no questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Holtmann.

Would anybody like to respond to Mr. Holtmann's comments?

Mr. Martin: I was just going to mention, in response to the comment made by the gentleman about one person, one fare, that, as Paula mentioned, it's important to note that when I travel, I am the traveller. I just make the comment that it's getting to the point that when I tell one of my attendants that I want to travel somewhere, he says, Oh, God, not again; I don't want to go; I just got back home. So I am the traveller. My attendant is just simply coming along to assist me. That's all. For me to be charged to bring him along, it should not be seen as more than me travelling.

The Chairman: Thank you.

Mr. Angus: In terms of one person, one fare, does your organization include in that the person who, because of his or her size relative to the seat provided, requires more than one of the seats? Does the policy of one person, one fare still apply?

[Traduction]

changement technique, comme élargir les allées ou installer des toilettes plus grandes dans les avions. Ces changements sont parfois irréalisables, et il ne faudrait surtout pas ordonner aux compagnies aériennes de les apporter. Nous risquons déjà de voir sombrer tout le secteur parce que les compagnies aériennes n'arrivent pas à joindre les deux bouts; inutile d'en rajouter.

Il importe que votre organisation continue sans relâche ses efforts en vue d'informer le public, car je pense que c'est plus utile que d'inscrire dans la loi telle ou telle obligation. Je crois que le Canada a toujours fait preuve de beaucoup de générosité à cet égard.

Je peux vous dire, monsieur le président, que j'ai aidé bon nombre de localités à obtenir des fourgonnettes adaptées aux handicapés et je suis sûr que d'autres députés en ont fait autant. Évidemment, cela ne permet pas de traverser le Canada d'un bout à l'autre. Avant que je ne siège au Parlement, il n'y avait pas une seule de ces fourgonnettes dans toute la région d'entre les lacs, au Manitoba. Aujourd'hui, quasiment toutes les localités de moindre importance ont reçu de l'aide pour faciliter le transport des handicapés. À mon avis, c'est un pas de géant.

Il n'est probablement pas juste de blâmer VIA d'avoir opéré des compressions, parce que tous les gouvernements cherchent à réduire leur déficit dont nous souffrons tous.

Quand vous dites qu'il faut aider les personnes handicapées à voyager d'un océan à l'autre, c'est un point valable. Je ne sais trop comment il faudrait s'y prendre. Peut-être les transporteurs nationaux pourraient-ils offrir de temps à autre des options qui permettraient aux handicapés de faire ce genre de voyage qu'ils n'entreprendraient pas autrement.

Le comité a de la chance d'avoir pu entendre votre point de vue et il vous a écouté. Le gouvernement a apporté certains changements pour aider les handicapés. J'ai fait tout ce que j'ai pu et je suis certain que la plupart des députés au Parlement en font autant quand ils reçoivent des demandes d'aide. Il est toujours difficile de trouver de l'argent, nous le savons, mais vous nous avez signalé des choses valables.

Je n'ai pas de questions, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Holtmann.

Quelqu'un veut-il répondre aux commentaires de M. Holtmann?

M. Martin: Je voudrais simplement dire, en réponse au commentaire de monsieur sur une personne, un tarif, que comme Paula l'a mentionné, il importe de ne pas perdre de vue que, quand je voyage, c'est moi le voyageur. C'en est rendu au point où, quand je dis à l'un de mes accompagnateurs que je veux aller à tel endroit, il dit: «Oh non, pas encore, je ne veux pas partir, je viens tout juste de rentrer chez moi». C'est donc moi le voyageur. Mon accompagnateur vient avec moi pour m'aider, c'est tout. Quand on me fait payer son billet, on ne devrait pas le considérer comme un voyageur, c'est moi le voyageur.

Le président: Merci.

M. Angus: À ce sujet, considérez-vous que cette politique s'applique également à la personne qui, à cause de sa taille ou de son poids par rapport à la dimension du siège offert, a besoin de deux sièges? Cette politique d'une personne, un tarif, s'applique-t-elle dans ce cas?

[Text]

Mr. Martin: Yes.

● 1130

The Chairman: Ladies and gentlemen, we appreciate your appearance before the committee this morning. As I have mentioned, I have been talking with Dr. Halliday about this particular segment of the transportation industry. I think your comments and your points of view have been most helpful to us, and we certainly will take a very close look at your observations as we complete our deliberations. Thank you for being here.

Mr. Ficek is with us this morning from the City of Brandon. Welcome, Councillor Ficek, to the deliberations of the Standing Committee on Transport as we consider the NTA Review Commission's report to the Department of Transport. I understand from a fax that we've received from a Peggy Turnbull that you will be making at least an oral presentation to the committee. We welcome you here and I invite you to proceed.

Mr. Rod Ficek (Councillor, City of Brandon): Thank you very much. We in the city of Brandon and western Manitoba firmly believe there should be a national, and we stress national, transportation policy, a policy whereby all communities, city, town or people who live in rural municipalities, are to be treated equally with regard to having access to transportation. Winnipeg and Yellowknife are to be treated equally with Portage La Prairie, Brandon, and the small towns in Manitoba, Baldur, Belmont, Binscarth, etc., treated equally with a national transportation link to the rest of our great nation and a national link to be proud of, a national transportation link of pride.

We also feel a national transportation policy should be all-encompassing, including air, rail, and ground transportation, and all areas should be treated and funded equally as well.

For example, all communities should have equal access to air travel. This is not, I repeat, not the case now. Instead of having airlines better serve the country as a whole, the deregulation of the air industry allowed the airline industry to shrink itself to serve primarily the large metropolitan areas. Brandon and western Manitoba were indeed impacted by deregulation and impacted negatively. Deregulation left western Manitoba [57=] and Brandon with access to air service only through Winnipeg, two plus hours away by road, Regina, Saskatchewan, four plus hours away by road, or Minot, North Dakota, United States of America, two and a half hours away. Is this part of the national transportation link of pride? Not in Brandon and western Manitoba.

VIA: With the deletion of the VIA Rail service on what was commonly called the southern route through the city of Brandon and along through Regina, Medicine Hat, and west, the Brandon city station, a near national historic rail site, sits, alas, void of passengers. We must travel 20 kilometres north to what's commonly called the Brandon north station, a small hut, nine feet by thirteen feet. It is dimly lit, with no hot water. This isn't a problem because there's no cold water either. There is no

[Translation]

M. Martin: Oui.

Le président: Mesdames et messieurs, nous vous remercions d'avoir comparu au comité ce matin. Comme je l'ai mentionné, j'ai discuté avec M. Halliday de cet élément particulier du secteur du transport. Vos commentaires et vos opinions nous ont été des plus utiles et nous allons certainement examiner attentivement vos observations en terminant nos délibérations. Je vous remercie d'être venus.

M. Ficek, de la ville de Brandon, est notre témoin suivant ce matin. Bienvenue, monsieur le conseiller Ficek, au Comité permanent des transports, qui étudie le rapport présenté par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux au ministère des Transports. D'après un message que nous avons reçu de Peggy Turnbull par télécopieur, je crois savoir que vous allez faire au moins un exposé au comité. Nous vous souhaitons la bienvenue et je vous invite à faire votre exposé.

M. Rod Ficek (conseiller municipal, Ville de Brandon): Je vous remercie beaucoup. Nous, de la Ville de Brandon et de l'ouest du Manitoba, croyons sincèrement qu'il devrait y avoir une politique nationale des transports, et je dis bien nationale, c'est-à-dire une politique qui donnerait à toutes les collectivités, les villes, les villages, ou à tous ceux qui vivent dans des municipalités rurales, un accès égal à des services de transport. Winnipeg et Yellowknife doivent être sur un pied d'égalité avec Portage La Prairie, Brandon, ainsi que les petites villes du Manitoba comme Baldur, Belmont, Binscarth et ainsi de suite; autrement dit, elles doivent jouir d'un accès égal à un réseau national de transport les reliant au reste de notre grand pays et à un réseau national dont nous pourrions nous enorgueillir, un réseau national de transport qui sera notre fierté.

Nous estimons également qu'un réseau national de transport devrait être global, c'est-à-dire qu'il devrait inclure les transports aériens, ferroviaires et routiers, et que toutes les régions devraient être traitées et financées sur un pied d'égalité.

Par exemple, toutes les collectivités devraient avoir un accès égal au transport aérien. Or ce n'est pas le cas actuellement, je le répète. Au lieu de permettre aux compagnies aériennes de mieux servir l'ensemble du pays, la déréglementation du transport aérien leur a permis de réduire leur taille et de desservir surtout les grandes agglomérations. La déréglementation a vraiment eu une incidence sur Brandon et l'ouest du Manitoba et cette incidence a été négative. Par suite de la déréglementation, l'ouest du Manitoba et Brandon n'ont maintenant accès à un service de transport aérien qu'en passant par Winnipeg, à plus de deux heures de route, ou par Regina, en Saskatchewan, à plus de quatre heures de route, ou encore par Minot, dans le Dakota du Nord, aux États-Unis, à deux heures et demie de distance. Est-ce là un réseau national de transport qui sera notre fierté? Pas pour Brandon et l'ouest du Manitoba.

VIA: À cause de la suppression du service de VIA Rail sur la route dite du sud, qui passait par la ville de Brandon en direction de Regina, Medicine Hat et l'ouest, la gare de la ville de Brandon, un quasi-lieu historique national, se retrouve malheureusement privée de voyageurs. Nous devons nous rendre à 20 kilomètres au nord, à ce qu'on appelle communément la gare nord de Brandon, qui n'est qu'une petite cabane de neuf pieds sur treize. Elle est mal éclairée et il n'y a pas d'eau

[Texte]

water. So it's kind of handy that there's an outdoor privy that is on the cutting edge of equality within the country. Obviously, since there's only one, it's a unisex outhouse.

• 1135

Is this part of our national transportation link of pride? Not in western Manitoba, not in Brandon. What other access do we have to rail service? Again, Winnipeg, two plus hours away; Rivers, Manitoba, nearly an hour away. Or Rugby, North Dakota, United States of America, two hours away.

How can we help VIA? For example, we could change back to the southern route. Why? Because before the southern route was cut, it carried nearly two passengers to the northern route's one.

Number two, allow VIA other centres of revenue, allow VIA to carry mail, parcels, courier, etc. Treat it as an equal to the other air and ground transportation systems. It amazes the members of the city of Brandon and the west Manitoba area's Western Rail Restoration Committee that we are trying to kill our national rail service, while at the same time Amtrak has just announced a coast-to-coast route for its passengers and is enjoying very favourable response to it. What do we know here, closing down our rail service, that Amtrak doesn't?

I also sit as a member of the Western Rail Restoration Committee out of the city of Regina, which encompasses most cities on the southern route. That committee has considered asking Amtrak to have a look at the feasibility of operating on the southern route. Why not let them try? What could it hurt if they make a go of it? Maybe it would only hurt our national transportation link of pride.

But going south of the border is not a new concept. The Brandon Economical Development Board is at present attempting to open negotiations with an American-based airline to provide service to the Brandon municipal airport for the Brandon and west Manitoba air passengers. Is this part of Canada's national transportation link of pride?

It is our concern that if we are cut off from effective, decent, cost-efficient, east-west transportation, we're left no alternatives but to seek access to services on a north-south route. I hear in the background a song with the words, "and the rocket's red glare".

Another issue that is a great concern is the port of Churchill and the transportation of grain. It is a Canadian seaport in the middle of our country, an important seaport. Should difficulties develop with the seaway, and difficulties will develop with the seaway, as it's over 30 years old and now in need of repair, Churchill could be a very vital link to the Atlantic. Maybe someday it will be our only seaport to the Atlantic.

[Traduction]

chaude. Ce n'est pas vraiment un problème, puisqu'il n'y a pas d'eau froide non plus. Il n'y a tout simplement pas d'eau. Il est donc plutôt commode qu'il y ait des cabinets extérieurs, des cabinets plutôt avant-gardistes au pays, en matière d'égalité des sexes. En effet, c'est un cabinet extérieur mixte, puisqu'il n'y en a qu'un.

Est-ce que cela fait partie d'un réseau national de transport qui sera notre fierté? Pas dans l'ouest du Manitoba, pas à Brandon. Quel autre accès avons-nous au service ferroviaire? Encore là, il faut aller à Winnipeg, à plus de deux heures de distance, ou bien à Rivers, au Manitoba, à près d'une heure de distance. On peut enfin aller à Rugby, dans le Dakota du Nord, aux États-Unis, à deux heures de distance.

Comment peut-on aider VIA? On pourrait par exemple recommencer à utiliser la voie du sud. Pourquoi? Parce qu'avant qu'elle soit supprimée, les chemins de fer transportaient presque deux fois plus de voyageurs qu'ils n'en transportent sur la voie du nord.

Deuxièmement, qu'on accorde à VIA d'autres sources de revenu, en lui permettant par exemple de transporter du courrier, des colis, autrement dit d'offrir un service de messagerie et d'autres services. Mettez VIA sur un pied d'égalité avec les autres secteurs du transport, c'est-à-dire le transport aérien et le transport routier. Les membres du *Western Rail Restoration Committee* de la ville de Brandon et de l'ouest du Manitoba sont ébahis de voir que nous essayons de torpiller notre service de transport ferroviaire national, alors qu'Amtrak vient juste d'annoncer l'ouverture d'un service-voyageurs transcontinental, ce qui a suscité une réaction très favorable. Y a-t-il une raison, qu'Amtrak ignore qui nous pousse ainsi à supprimer notre service ferroviaire?

Je fais partie également du Western Rail Restoration Committee qui siège à Regina et regroupe la plupart des villes situées sur la voie du sud. Ce comité a songé à demander à Amtrak d'examiner la possibilité d'utiliser la voie du sud. Pourquoi ne pas lui permettre d'essayer? Où serait le mal, si cette entreprise réussissait? Cela ferait peut-être du tort uniquement à notre réseau national de transport qui doit être notre fierté.

L'idée de nous adresser à nos voisins du sud n'est toutefois pas nouvelle. Le Brandon Economic Development Board tente actuellement d'entamer des négociations avec une compagnie aérienne américaine afin qu'elle assure un service à l'aéroport municipal de Brandon pour les voyageurs de cette ville et de l'ouest du Manitoba. Est-ce que cela fait partie du réseau national de transport qui doit être la fierté du Canada?

Nous craignons que si nous sommes privés d'un réseau de transport est-ouest efficace, acceptable et rentable, nous n'aurons pas d'autre choix que de chercher à obtenir accès à des services sur un axe nord-sud. Il me semble entendre résonner les paroles de l'hymne national américain.

Une autre question qui nous préoccupe beaucoup est celle du port de Churchill et du transport des céréales. C'est un important port de mer canadien au milieu de notre pays. Si des difficultés surviennent sur la Voie maritime, et il y en aura sûrement, puisqu'elle a déjà plus de 30 ans et a besoin de réparations, Churchill pourrait devenir un lien absolument vital avec l'Atlantique. Ce sera peut-être un jour notre seul port de mer nous reliant à l'Atlantique.

[Text]

Plus, there is a cost saving to shipping grain out of the port of Churchill—using CN's own figures—a saving of \$22 to \$25 per tonne. Let us assume a mediocre season for the port of Churchill of 1 million tonnes. This would result in a cost saving to the Canadian taxpayer of \$25 million. That would be transportation with national pride and productivity.

At the very least, Canadian taxpayers must demand that we export our grain aid, grain that we give away, through the cheapest port, the port of Churchill. It's our grain; surely to goodness we can choose the port we ship it through, unless we are going to unconditionally spend taxpayers' dollars unnecessarily through the seaway and through ports like Baie Comeau. Churchill, not Baie Comeau, is the preferred port of the Russians' Export Khleb, which is their equivalent of the Wheat Board. Why not let them use it? Plus, our Wheat Board gets paid for the grain when it is loaded on the ocean vessel, which is at our port in Churchill. The same vessel is not at Thunder Bay. It sits at Baie Comeau waiting to be loaded while a seaway ship transports and then unloads our grain through the seaway and through another port.

● 1140

In conclusion, you are to be individually commended for taking on an important role and sitting on this committee. When you are deliberating on a national transportation policy, please think about equality and Canada's future as well as the bottom line. We must fund all transportation equally. We must fund transportation as an investment in our national identity and pride ourselves in investing wisely. We must consider this investment the same way we as a nation consider education as an investment in our future. We must fund it the same way we fund health care, as an investment in our well-being.

Transportation is a national link of pride that binds all Canadians together in one country, one nation, one being from sea to shining sea. What was an east-west ribbon of steel that created our great nation can now be, if we choose wisely, a national transportation link of pride that keeps Canada strong, free, and together always, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Councillor Ficek.

I'll ask committee member Holtmann to lead off, please.

Mr. Holtmann: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to welcome Mr. Ficek from the city of Brandon. I guess my first question would be, sir—and I don't mean this in any derogatory way—is this your position, and does this have the full support of the councillors and mayor of the city of Brandon?

[Translation]

En outre, d'après les propres chiffres du CN, l'expédition de céréales à partir du port de Churchill permet d'économiser entre 22\$ et 25\$ la tonne. Supposons que le port de Churchill connaisse une saison médiocre, c'est-à-dire qu'on expédie seulement un million de tonnes. Les contribuables canadiens économiseraient ainsi 25 millions de dollars. Ce serait un service de transport productif qui susciterait la fierté nationale.

À tout le moins, les contribuables canadiens doivent exiger que nous exportions à partir de notre port le plus économique, c'est-à-dire le port de Churchill, les céréales que nous donnons pour aider d'autres populations. Ce sont nos céréales et nous pouvons sûrement choisir le port d'où elles seront expédiées, à moins que nous voulions gaspiller l'argent des contribuables en passant par la Voie maritime et des ports comme Baie Comeau. Le Russians' Export Club, l'équivalent russe de la Commission du blé, préfère le port de Churchill à celui de Baie Comeau. Pourquoi ne permettrions-nous pas qu'il l'utilise? Qui plus est, notre Commission du blé sera payée pour les céréales au moment où elles seront embarquées à bord du navire long courrier, c'est-à-dire à notre port de Churchill. Ce n'est pas le navire qui va à Thunder Bay, il attend simplement à Baie Comeau, pendant qu'un navire de la Voie maritime transporte nos céréales le long de cette voie et les achemine jusqu'à cet autre port.

En terminant, je tiens à vous féliciter tous d'avoir accepté de jouer un rôle important en siégeant au comité. Au cours de votre examen d'une politique nationale de transport, je vous prie de ne pas tenir compte uniquement des résultats financiers, mais également des principes d'égalité et de l'avenir du Canada. Nous devons financer également tous les moyens de transport. Nous devons financer les services de transport comme si c'était un investissement dans notre identité nationale et nous devons pouvoir nous enorgueillir de la sagesse de cet investissement. IL nous faut le voir du même oeil que nous voyons l'investissement de notre nation dans l'éducation, c'est-à-dire comme un investissement dans notre avenir. Nous devons financer ce secteur de la même manière que nous finançons les services médicaux, qui représentent notre investissement dans notre bien-être.

Les services de transport représentent un réseau national de fierté qui relie tous les Canadiens pour former un pays, une nation, une entité d'un océan à l'autre. Le ruban d'acier est-ouest qui a créé notre grande nation peut maintenant devenir, si nous faisons des choix avisés, un réseau national de transport qui sera notre fierté et fera du Canada un pays fort, libre et uni pour toujours, monsieur le président.

Le président: Merci, conseiller Ficek.

Le premier membre du comité à poser des questions sera M. Holtmann.

M. Holtmann: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Ficek, de la ville de Brandon. Je ne veux pas paraître désobligeant en posant ma première question, monsieur, mais est-ce votre point de vue que vous avez exprimé et, dans l'affirmative, a-t-il l'appui de tous les membres du conseil et du maire de la ville de Brandon?

[Texte]

Mr. Ficek: This is in consultation with the mayor. As well, we have subcommittees that belong to the Western Rail Restoration Committee out of Regina. We have our own Western Rail Restoration Committee. As well, we have one of our councillors that is an executive member of the Hudson Bay Route Association, which of course represents the Port of Churchill.

Mr. Holtmann: Sir, as you know, all governments of all political stripes are making severe cuts to their expenditures, because not only has the recession caused their revenues to be down, but the big bankers in New York are saying, either do that or you're going to be in some difficulty obtaining your finances.

Now, just the other day there was quite an interesting program on television about New Zealand, which went wacky on their expenditures to the point where nobody would give them any money any more. They all had to bite the bullet.

We are seeing this happening in Canada, at least we are trying to avoid the over-expenditure of money when it is not available and you have to borrow it, and you know the federal deficit. Putting VIA back to the place where it once was would likely cost a lot more federal money. I don't think anybody is proposing that it could be done without doing so.

Are you advocating that the government should reinvest more money to give you your dream of a national transportation issue for passengers and maybe other commodities? We also know that a statement was made by a transport minister: "you got to use it or lose it". I represent Portage La Prairie, and I don't think, sir, I have received five letters since VIA Rail stopped going to Portage La Prairie.

I am not saying that some people wouldn't prefer to hear the whistle and see that train stop there, but the fact was, they weren't using it. I don't know if they weren't using it because the service had deteriorated so badly. . . I don't know the reasons. But it seemed to me, in the case of Portage La Prairie, that it wasn't something that was done because someone hadn't done his research. The fact was that some of these places were not utilizing the train service.

So I ask you, sir, who also runs a government and has to keep a handle on expenses, is your proposal that the government throw a lot more money back into this when it is now trying to reduce expenditures? Do you have a realistic idea for this committee to consider?

• 1145

Mr. Ficek: I guess the first point I would put forward is this: why don't we reinstitute the southern route, because it had double the ridership of the northern route? First of all, I didn't understand, and neither did my committee, why the northern route was chosen over the southern route, because it had only about half the ridership of the southern route.

Number one, you could recapture probably half of the ridership you've lost. To go on to the second point of your statement, we have recently done a number of editorials, including writing letters to the editors in Winnipeg, Brandon,

[Traduction]

M. Ficek: J'ai préparé mon exposé en consultation avec le maire. Nous avons également des sous-comités qui appartiennent aux Western Rail Restoration Committee, qui siège à Regina. Nous avons notre propre Western Rail Restoration Committee. L'un de nos conseiller est également membre exécutif de la Hudson Bay Route Association, qui représente évidemment le port de Churchill.

M. Holtmann: Comme vous le savez, monsieur, tous les gouvernements, quelle que soit leur allégeance politique, sont en train de réduire considérablement leurs dépenses, non seulement parce que la récession a réduit leurs recettes, mais aussi parce que les grands banquiers de New York nous y obligent, sous peine d'éprouver de la difficulté à obtenir des fonds.

Il y avait l'autre jour une émission très intéressante à la télévision au sujet de la Nouvelle-Zélande, qui a dépensé sans compter, au point que personne ne voulait plus lui accorder des fonds. Tout le monde a dû serrer les dents.

Nous voyons la même chose se produire au Canada, ou du moins nous essayons d'éviter de trop dépenser, de dépenser l'argent que nous n'avons pas et qu'il faut emprunter, et vous savez à combien s'élève le déficit fédéral. Le gouvernement fédéral devrait probablement dépenser beaucoup d'argent pour permettre à Via de fonctionner comme avant. À ma connaissance, personne ne dit qu'on pourrait le faire sans dépenser beaucoup.

Recommandez-vous que le gouvernement réinvestisse plus d'argent pour vous permettre de réaliser votre rêve d'un service national de transport pour voyageurs et peut-être d'autres services? Nous savons aussi qu'un ministre des Transports a déjà dit: «Il faut utiliser un service pour ne pas le perdre». Je représente Portage La Prairie et je ne pense pas, monsieur, avoir reçu cinq lettres depuis que Via Rail a cessé de passer par cette ville.

Je ne dis pas que certaines personnes ne préféreraient pas entendre le sifflet du train et voir ce train arrêter là, mais le fait est presque personne ne l'utilisait. Je ne sais pas si on ne l'utilisait pas parce que le service s'était tellement détérioré. . . Je ne connais pas les raisons. Il me semble cependant que dans le cas de Portage La Prairie, la décision n'a pas été prise parce que quelqu'un n'a pas fait les recherches voulues. Le fait est que la population de certains de ces endroits n'utilisait pas le train.

Je vous demande donc, monsieur, à vous qui dirigez un gouvernement et devez freiner les dépenses, si vous proposez que le gouvernement injecte encore plus d'argent dans ce service alors qu'il essaie de réduire ses dépenses. Avez-vous une idée réaliste que le comité pourrait examiner?

M. Ficek: Je vous dirai d'abord ceci: pourquoi ne pas rétablir le service sur la route du sud, étant donné qu'on y transportait deux fois plus de voyageurs que sur celle du nord? En premier lieu, je n'ai pas compris, et les membres de mon comité non plus, pourquoi on a choisi la route du nord au lieu de celle du sud, puisqu'on y transportait moitié moins de voyageurs.

On pourrait probablement regagner la moitié des voyageurs perdus. Pour ce qui est de votre deuxième question, nous avons publié dernièrement des articles, ainsi que des lettres à la rédaction de journaux de Winnipeg, de Brandon, de petites

[Text]

some small towns, Regina, as far afield as Calgary. I have received a bag full of mail and letters and petitions and postcards from people along the southern route who wish that it were back. They stated that indeed they used it. They were probably part of those people, the 2-to-1 ridership that used it.

Mr. Holtmann: Sir, before you go on, is it not possible that... you have to recognize this is a crown corporation. It is not the transport minister or the committee that decides what to cut. They were given a mandate to operate with a far less lucrative regime of money and they made the decision as a crown corporation. Are you advocating now that a committee like this should start telling the crown corporation which route it should take?

Mr. Ficek: I believe in all governments we have bodies that advise us, and please take this information back and say, why did you cut a route that had twice the ridership of the route that you left? Also, when you go back... there is a groundswell of support out there for the southern route, and I believe there is a tourist industry that would develop along the southern route, or would redevelop, given the chance. If we allowed VIA, on the national basis, mail, other areas of revenue, as Amtrak does in the States—mail, courier, small parcels, etc.—in essence, it would cost the taxpayers less money.

Mr. Holtmann: Let me ask another question, Mr. Chairman, with regard to your statements on Churchill. I think everybody would very much like to have seen Churchill become an expanded port, but CN made an approach to the Government of Canada some years ago... In order for us to advocate the extended use of Churchill, they would need something like \$70 million to bring that line up to a standard that would make it efficient for them to use.

I know that CN has lost an excessive amount of money in this last quarter, so obviously this money would have to come from taxpayers; otherwise, I don't think we're going to see Churchill embark on any upgrading of that particular rail.

You mentioned Russia would like to buy their... Listen, Russia is not a good example any more, although we still keep giving them credit to buy our grain. It's all coming from the taxpayers at this time. They would probably prefer to use the port, but they prefer Canada to pay for the grain as well as ship it. I think you have to put that into the equation, because if the desired customers of our marketed grain are somewhere else than maybe Thunder Bay—I have a concern about that as well as about the people who have their livelihood out of Thunder Bay and the seaway. Clearly, the government has to respond to that interest as well, rather than creating an artificial market by enhancing it with public funds, because obviously that is very detrimental to the revenues of this country.

[Translation]

villes, ainsi que de Regina et même Calgary. J'ai reçu tout un sac de courrier contenant des lettres, des pétitions et des cartes postales de gens qui habitent le long de la voie du sud et qui voudraient récupérer le service. Ils disent qu'ils l'utilisaient vraiment. C'est probablement grâce à eux que le nombre de voyageurs était deux fois plus élevé sur cette voie.

M. Holtmann: Avant que vous poursuiviez, monsieur, n'est-il pas possible que... vous devez reconnaître qu'il s'agit d'une société d'État. Ce n'est ni au ministre des Transports ni au comité de décider quels services seront supprimés. L'entreprise a reçu pour mandat de fonctionner avec beaucoup moins d'aide financière et ses dirigeants ont pris la décision en tant que dirigeants d'une société d'État. Proposez-vous maintenant qu'un comité comme le nôtre commence à dire à cette société d'État quelle voie elle devrait exploiter?

M. Ficek: Je crois que dans tous les gouvernements, il existe des organismes consultatifs qui peuvent recueillir des informations et demander à une entreprise pourquoi elle a supprimé le service sur une voie où elle transportait deux fois plus de voyageurs que sur l'autre? En outre, quand on regarde en arrière... un appui considérable se manifeste de plus en plus en faveur de la voie du sud et je crois qu'on pourrait y attirer des touristes, ou les attirer de nouveau, si seulement le service était rétabli. Si l'on permettait à VIA d'avoir accès à d'autres sources de revenus, comme le transport du courrier à l'échelle nationale, ce que fait Amtrak aux États-Unis—c'est-à-dire des services de messagerie, de transport de courrier, de colis et ainsi de suite—au fond, cela coûterait moins cher aux contribuables.

M. Holtmann: Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais poser une autre question au sujet du port de Churchill. Je pense que tout le monde aurait voulu voir agrandir le port de Churchill, mais il y a des années, le CN s'est adressé au gouvernement du Canada... Si nous préconisons une plus grande utilisation de Churchill, il faudra investir 70 millions de dollars environ pour amener cette ligne à un niveau qui rendrait son utilisation efficace.

Je sais que le CN a perdu beaucoup d'argent au cours du dernier trimestre et il est donc évident que cet argent devrait venir des contribuables; autrement, je ne pense pas que nous verrons Churchill se lancer dans la modernisation de cette voie ferrée.

Vous avez mentionné que la Russie aimerait acheter ces... Écoutez, la Russie n'est plus un bon exemple, bien que nous continuions de lui faire crédit pour acheter nos céréales. Actuellement, l'argent vient des contribuables. Les Russes préféreraient probablement utiliser ce port, mais ils préfèrent également que le Canada paie les céréales, en plus de les transporter. Je pense qu'il faut tenir compte de ce facteur dans l'équation, car si les acheteurs que nous voulons pour nos céréales se trouvent ailleurs qu'à Thunder Bay peut-être—cela me préoccupe, tout comme je me préoccupe des gens qui gagnent leur vie à Thunder Bay et sur la Voie maritime. Le gouvernement doit évidemment tenir compte de ces intérêts, au lieu de créer un marché artificiel au moyen de deniers publics, car c'est évidemment très mauvais pour les finances du pays.

[Texte]

I only ask you to consider that, because I'm sure Manitoba would like to have a seaport forever and a day. There are some realistic things that are happening here. The use of Churchill or the desire for Churchill isn't what it once was. I think you have to admit that is a consideration that the government has to put into this.

Mr. Ficek: What did CN state they needed the \$70 million for?

Mr. Holtmann: There are problems with sink holes and a number of bridges now which would cost, at today's figures, in excess of maybe a couple of million dollars to put in and renew. The train goes up there at about 30 miles per hour and it's not in good shape any more. Every year it needs a tremendous amount of maintenance because of all these sink holes. The permafrost comes out of it.

• 1150

CN described it as a very serious situation, a very costly one. We have to really analyse it. We want to put that money in there, but we know that there may not be the amount of freight that of course there once was. That's the question we have to ask ourselves as taxpayers.

Mr. Ficek: Well, I agree with you. If you're talking about the permafrost, there is a solution to the permafrost, according to the company that makes the device—I forget the exact name of it. It's used widely in Sweden, in Scandinavia, and it would cost less than the \$70 million. With regard to the trestles and the bridges, it's really kind of odd that a 90-tonne grain car is too heavy for the line when—

Mr. Holtmann: That's right.

Mr. Ficek: —they send 130 tonnes' worth of steel, diesel fuel, or cement along that same line. How can they say a 90-tonne grain car is too heavy when they send this diesel car full of—that's fine, that is no problem. There are smoke and mirrors going on here with the CN I think.

It's a grain-dependent line and I think the first thing you should do is cut that loose from being a grain-dependent line and have all of the people who ship up there, including the Manitoba government and everybody else, pay their fair share and let that grain subsidy go somewhere else. The Hudson Bay Route Association is advocating that. They feel that in one year, if they were to put a million tonnes through that port, they would save \$25 million. That is virtually the cost of what the Hudson Bay Route Association is saying is the cost of upgrading. I forget what their exact name is, but they feel it would cost about \$30 million to \$35 million.

The Chairman: Thank you, Mr. Holtmann. We'll move on to Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman. Thank you for coming before us with your remarks and brief. It is very descriptive and at times entertaining. Do you have a copy of the NTA Review Commission. . . ?

Mr. Ficek: No. I'm sorry; I don't.

Mr. Keyes: So you haven't seen any of the recommendations put forward in this report. Just for the heck of it, why don't I run a couple of recommendations by you, to get your response? All right?

[Traduction]

Je vous demande seulement d'y réfléchir, car je suis persuadé que le Manitoba aimerait avoir pour toujours un port de mer. Il y a cependant des réalités qu'on ne peut pas écarter. L'utilisation de Churchill ou le désir d'utiliser Churchill ne peut plus être envisagé comme autrefois. Vous devez reconnaître, je pense, que le gouvernement doit tenir compte de cette réalité.

M. Ficek: Pourquoi les représentants du CN ont-ils dit avoir besoin de 70 millions de dollars?

M. Holtmann: Il y a des problèmes de fondrière et un certain nombre de ponts devraient être installés ou remplacés, ce qui coûterait aujourd'hui quelques millions de dollars. Le train n'y circule qu'à 30 milles à l'heure environ et la voie n'est plus en bon état. Chaque année, d'énormes travaux d'entretien sont nécessaires, à cause de toutes ces fondrières. Le pergélisol s'en échappe.

Le CN a dit que la situation était très grave et que tout cela coûterait très cher. Il faut vraiment analyser le problème. Nous voulons y investir cet argent, mais nous savons qu'il n'y a peut-être pas autant de marchandises à transporter qu'autrefois. C'est la question que nous devons nous poser en tant que contribuables.

M. Ficek: Je suis d'accord avec vous. En ce qui concerne le pergélisol, il existe une solution, d'après une entreprise qui fabrique le dispositif—j'en oublie le nom exact. On l'utilise beaucoup en Suède, dans toute la Scandinavie, et il coûterait moins que les 70 millions de dollars dont vous parlez. Pour ce qui est des chevalets et des ponts, il semble vraiment curieux qu'un wagon à céréales de 90 tonnes soit trop lourd pour cette ligne alors que. . .

M. Holtmann: C'est exact.

M. Ficek: . . . l'on transporte sur cette même ligne des wagons contenant 130 tonnes d'acier, de combustible diesel ou de ciment. Comment peut-on dire qu'un wagon à céréales de 90 tonnes est trop lourd quand on y fait rouler des wagons à diesel pleins de—sans le moindre problème. Je pense que le CN vous jette de la poudre aux yeux.

C'est une ligne qui dépend du commerce des céréales et je pense que vous devriez d'abord et avant tout éliminer cette dépendance en faisant payer leur part à tous ceux qui expédient là-bas, y compris le gouvernement du Manitoba et tous les autres clients, ce qui vous permettrait d'affecter ces subventions ailleurs. C'est ce que préconise la Hudson's Bay Route Association. Selon les membres de cette association, on économiserait 25 millions de dollars en un an, si un million de tonnes passait par ce port. C'est à peu près ce qu'il en coûterait pour moderniser la ligne, d'après la Hudson's Bay Route Association. Je ne me souviens pas du nom exact de cet organisme, mais selon ses membres, les coûts seraient de l'ordre de 30 à 35 millions de dollars.

Le président: Je vous remercie, monsieur Holtmann. La parole est maintenant à M. Keyes.

M. Keyes: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de vos remarques et de votre exposé, qui était très descriptif et même parfois divertissant. Avez-vous un exemplaire du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. . . ?

M. Ficek: Non, je regrette, je n'en ai pas.

M. Keyes: Vous n'avez donc pas vu les recommandations formulées dans ce rapport. Je pourrais peut-être vous en lire quelques-unes afin d'obtenir votre réaction. Vous êtes d'accord?

[Text]

One is, for example, recommendation 8, that the NTA be amended to permit federally regulated railways to discontinue rail line operations without being required to demonstrate financial loss or absence of public need.

Mr. Ficek: Well, as long as they were willing to cut that loose totally and allow a private company to see if they could make a buck on that same line, not simply close it down and cut it loose and abandon it, as in the true words "abandon it". There is a company in Brandon, which has some short lines in the States, that is trying to get some lines going in Canada. But they're being stonewalled.

Cut it loose? There should be the proviso that if there is a perceived need there and a private entrepreneur wants to go in there and maintain it, do whatever to keep it going. . . Fair enough.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I know we're pressed for time, so maybe what I'll do is ask the witness if he would like to have a look through the recommendations of the NTA Review Commission and then maybe submit to this committee, in writing, some of his responses to the recommendations that he has some trouble with. Would you be willing to do that for us?

Mr. Ficek: Okay. Fair enough. I appreciate that.

Mr. Keyes: Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman

The Chairman: Mr. Angus.

• 1155

Mr. Angus: Thank you for your appearance today. I want to touch on two areas. First, on VIA. The rationale given at the time of the cuts—and it wasn't turning it over to VIA, as Mr. Holtmann made it sound. . . The Government of Canada gave a specific mandate to VIA. There were eight or nine protected routes that had to continue to have rail service, because there were communities along there that had no other alternatives. One of those routes was from Sudbury through Sioux Lookout to Winnipeg, and there are a number of captive communities there. That's why they say they chose to operate the Transcontinental on the northern line as opposed to the southern line, which has the higher population base.

In discussions with Ron Lawless, who is now no longer the CEO of VIA Rail, he indicated that the cost to relocate the Transcontinental on the southern line and to continue to provide some form of local service between Sudbury and Winnipeg, on the northern line, would be around \$10 million or \$11 million per year.

The revenue on the southern line, at least within my section of it, the north shore of Lake Superior, Thunder Bay, Dryden, Kenora, was around \$900,000 a year. So we're looking at a net cost to the taxpayer of around \$9 million or \$10 million in order to provide the service back to the southern line. That still would only be three days a week.

I just pass that back to you for information. There are a number of us who are continuing to work to see that that happens.

I want to talk about Brandon, though, in terms of the air service. Is Brandon the only community in Canada that has lost air service entirely as a result of deregulation? Are you aware of other communities that have seen the planes disappear?

[Translation]

Dans la recommandation numéro 8, par exemple, on propose notamment que la LTN soit modifiée de façon à permettre aux chemins de fer du ressort fédéral d'interrompre l'exploitation de voies ferrées sans être tenus de démontrer leur caractère déficitaire ou l'absence d'utilité publique.

M. Ficek: Eh bien, si l'on va jusqu'à permettre à une entreprise privée de voir si elle ne pourrait pas faire des bénéfices sur cette même ligne, au lieu de la fermer complètement et de l'abandonner purement et simplement, au vrai sens du terme. Une entreprise de Brandon exploite des lignes courtes aux États-Unis et essaie d'obtenir certaines lignes au Canada. mais on lui donne des réponses évasives.

Libérer une ligne? Il faudrait stipuler que si l'on perçoit un besoin et si un entrepreneur privé veut assurer un service, faire ce qu'il peut pour l'exploiter. . . Très bien.

M. Keyes: Monsieur le président, je sais que nous manquons de temps, alors je devrais peut-être plutôt demander au témoin de bien vouloir examiner les recommandations de la Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux et de faire part au comité, par écrit, de ses réactions aux recommandations qui ne le satisfont pas. Seriez-vous disposé à faire cela pour nous?

M. Ficek: Très bien, je vous remercie de me le demander.

M. Keyes: Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître aujourd'hui. Je voudrais aborder deux questions. Premièrement, je vais parler de VIA. La justification donnée au moment des réductions de service—et ce n'était pas la faute de VIA, comme M. Holtmann le faisait entendre. . . Le gouvernement du Canada a donné un mandat précis à la société. Huit ou neuf itinéraires devaient être protégés, c'est-à-dire que VIA devait continuer d'y assurer un service ferroviaire, parce qu'il s'y trouvait des localités où l'on n'avait pas d'autre choix. L'une des ces routes allait de Sudbury à Winnipeg en passant par Sioux Lookout, car il s'y trouve un certain nombre de collectivités captives. C'est pourquoi les dirigeants disent qu'ils ont choisi de faire passer le Transcontinental sur la voie du nord plutôt que sur la voie du sud, où la population est plus élevée.

Au cours des discussions que nous avons eues avec Ron Lawless, qui n'est plus directeur général de VIA Rail, il a dit qu'il en coûterait 10 ou 11 millions de dollars par année pour faire passer de nouveau le Transcontinental sur la voie du sud tout en continuant d'assurer une certaine forme de service local entre Sudbury et Winnipeg, sur la voie du nord.

La voie du sud rapportait environ 900,000\$ par année, du moins dans ma subdivision, soit la rive nord du Lac Supérieur, à partir de Thunder Bay jusqu'à Kenora, en passant par Dryden. Il est donc question d'un coût net pour le contribuable d'environ 9 millions de dollars ou 10 millions de dollars pour rétablir le service sur la voie du sud. Ce service ne serait assuré que trois jours par semaine.

Je vous dis simplement pour votre gouverne que certains d'entre nous continuent d'oeuvrer pour que cela se produise.

Je voudrais toutefois parler également du service aérien à Brandon. Est-ce la seule localité au Canada qui a perdu tout service aérien par suite de la déréglementation? Connaissez-vous d'autres localités qui ont vu également disparaître leurs services aériens?

[Texte]

Mr. Ficek: In my term on council I have to say it's the only one of which I'm aware. I have just recently gone on the Economical Development Board, so it's the only one I've had any contact with.

Mr. Angus: Okay. Prior to deregulation, what was the level of service that Brandon received?

Mr. Ficek: I believe we had Thunder Bay, Brandon, Calgary, both ways, twice a day.

Mr. Angus: Did you have a Brandon-Winnipeg air link?

Mr. Ficek: We did not. That wasn't part of the agreement at that time.

Now, if we'd go south of the border to Minot, they have two airlines that are in twice a day, each, and out twice a day, each.

Mr. Angus: Going where? Farther into the States?

Mr. Ficek: The feeder service into Minneapolis, which is where Winnipeg feeds into, is virtually at the same time. Then, of course, the hub is Minneapolis and the spokes go out from there.

Mr. Angus: Under the existing Canada-U.S. bilateral air agreement, does Brandon have a routing set aside with an American city as part of a city pair? Is nobody using it? Or, are you not included in the list of communities that have access to the bilateral?

Mr. Ficek: I'm not aware of that. I do know that a number of people in the last two or three years have simply chosen to go out of Minot because it's closer. There are two planes going out, with two different carriers feeding into two different systems. In the southeast region and in southeastern Saskatchewan, Minot is simply physically closer.

Mr. Angus: You're talking about individual travellers as opposed to companies?

Mr. Ficek: I've touched base with a number of travel agents. They said that it's quite sensitive, but it is also convenient.

Mr. Angus: So you don't know then what the obstacles are that currently prevent either a Canadian carrier or an American carrier from making a north-south link with Brandon?

Mr. Ficek: We've started to look into the north-south link, just in the last few weeks, after going for quite some time with the Canadian air carriers of virtually any and all sizes.

Mr. Angus: I think your first step might be to find out whether you're already on the list with a bilateral, because if you're not, forget it for a while, until such time as the new bilateral has been completed in terms of negotiations.

There is a final area I want to touch on. At the commencement of your remarks you talked about the need for equal treatment of communities, that all communities should have equal access to transportation. You talked in terms of

[Traduction]

M. Ficek: Je dois dire que depuis que je suis conseiller municipal, je n'ai pas entendu parler d'une autre localité. Je suis membre depuis peu du *Economic Development Board* et c'est donc le seul cas dont j'ai entendu parler.

M. Angus: Très bien. Avant la déréglementation, quelle était la fréquence des services dont bénéficiait Brandon?

M. Ficek: Je crois qu'il y avait deux vols par jour aller-retour entre Thunder Bay, Brandon et Calgary.

M. Angus: Aviez-vous une liaison aérienne entre Brandon et Winnipeg?

M. Ficek: Non. Cela ne faisait pas partie de l'entente en vigueur à ce moment là.

Si nous allions au sud, à Minot, de l'autre côté de la frontière, nous y trouvions deux compagnies aériennes qui assuraient chacune deux vols par jour aller-retour.

M. Angus: Vers quelle destination? Plus loin aux États-Unis?

M. Ficek: C'était un service d'apport sur Minneapolis, où était assuré pratiquement en même temps un service d'apport en provenance de Winnipeg. Minneapolis est alors bien sûr la plaque tournante pour des vols vers une foule de destinations.

M. Angus: Aux termes de l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis sur les services aériens, la ville de Brandon a-t-elle été jumelée à une ville américaine pour une liaison aérienne? Quelqu'un s'en sert-il? Ou ne faites-vous pas partie de la liste des localités qui ont accès à un service en vertu de l'accord bilatéral?

M. Ficek: Je ne suis pas au courant. Je sais toutefois qu'au cours des deux ou trois dernières années, certaines personnes ont préféré prendre un vol à Minot, parce que c'est plus près. On y trouve deux vols de deux transporteurs différents qui assurent une ligne d'apport à deux réseaux différents. Pour les gens de la région du sud-est et ceux du sud-est de la Saskatchewan, Minot est simplement plus près du point de vue géographique.

M. Angus: Vous parlez des particuliers plutôt que de gens d'affaires?

M. Ficek: J'ai communiqué avec des agents de voyage. Ils ont dit que c'était une question très délicate, mais que c'était également une solution commode.

M. Angus: Vous ne savez donc pas quels obstacles empêchent actuellement un transporteur canadien ou américain d'assurer une liaison nord-sud avec Brandon?

M. Ficek: Nous avons commencé à examiner la question de la liaison nord-sud ces dernières semaines, après nous être adressés pendant longtemps aux transporteurs aériens canadiens, petits et grands.

M. Angus: Je pense que vous devriez tout d'abord vérifier si vous faites déjà partie de la liste établie en vertu d'un accord bilatéral, parce qu'au cas contraire, oubliez cette idée pendant quelque temps, jusqu'à ce qu'un nouvel accord bilatéral soit négocié.

Il y a une dernière question que j'aimerais aborder. Au début de vos remarques, vous avez parlé de la nécessité de traiter les localités sur un pied d'égalité, c'est-à-dire que toutes les collectivités devraient avoir un accès égal à des services de

[Text]

large cities versus small cities versus rural areas. I want to make sure that you're not suggesting that a Brandon should have the same level of services as a Winnipeg or that a Chater, to use one of your next door neighbours, or Angusville, on the western side, should have the same kind of level, or access to services as Brandon.

• 1200

Mr. Ficek: I guess my point was that we had it. We no longer have it. It was utilized, but when the deregulation hit, it went out the door. We now are forced to go east, west or south, and from a business point of view, going out of town, and especially south of the border, it is not palatable. If we went to, for example, rail service three times a week, my gut feeling is it would be used, because it was used before.

Mr. Angus: The community of Dryden lost jet service and then lost the hub; the hub moved to Thunder Bay. You've lost your entire air service. What has that done to the ability of your community, whether it's city council or the Chamber of Commerce, to market Brandon, to convince businesses to establish there? Has there been a direct economic decline, which you can say was a result of the loss of air service?

Mr. Ficek: I do not think there was a direct economic decline, but it is more difficult when you're dealing with national or international organizations, when you're sitting there beside Winnipeg or beside Regina, which have international airports. We have no jet service. It is more difficult to convince these people that our quality of life, which is great, is so much better that it makes up for that deficiency in that area.

Mr. Angus: Have you lost much in the way of convention business?

Mr. Ficek: I can't say that we have, because our convention business is very strong, but it is a stumbling block. It's a major stumbling block to say you're going to land in Winnipeg and you are going to have to boogie out two-plus hours in a bus, which is an additional expense.

Mr. Angus: Thank you, sir.

Mr. Ficek: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Councillor Ficek, for coming before the committee this morning.

Mr. Richardson: Well, I [*Inaudible—Editor*] this notion of my colleague across the way that someone had lost airline service entirely due to deregulation. Nothing can be further from the truth. It may be that Brandon has lost some air traffic, but I think you'd have a hard time convincing any reasonable person that had anything to do with deregulation.

The Rivard commission report states that data submitted to the commission clearly indicated that the number of scheduled flights in all regions of the country has increased substantially compared with pre-regulatory. . . For example, in 1991 there were more than twice as many weekly scheduled flights as there were in 1983.

[Translation]

transport. Vous avez parlé des grandes villes par rapport aux petites villes et aux régions rurales. Je veux m'assurer que vous ne dites pas qu'une ville comme Brandon devrait avoir le même niveau de service qu'une ville comme Winnipeg, ou que Chater, qui est une des municipalités voisines de la vôtre, ou Angusville, à l'ouest, devraient avoir le même niveau de service ou le même accès aux services que Brandon.

M. Ficek: Ce que je veux dire, c'est que nous avons déjà eu un tel niveau de service. Nous ne l'avons plus. Ces services étaient utilisés, mais lorsque la déréglementation a frappé, nous les avons perdus. Nous sommes maintenant obligés d'aller à l'est, à l'ouest ou au sud, et pour une entreprise, être obligée de sortir de la ville n'est pas acceptable, particulièrement lorsqu'il faut aller chez nos voisins du sud. Si nous avions par exemple un service ferroviaire trois fois par semaine, j'ai l'impression qu'il serait utilisé, car il était utilisé auparavant.

M. Angus: La ville de Dryden a perdu les services aériens et ensuite perdu la plaque tournante; la plaque tournante est passée à Thunder Bay. Vous avez perdu tout votre service aérien. Quelles en ont été les conséquences pour votre ville, pour ce qui est de la capacité du conseil municipal ou de la Chambre de commerce de commercialiser Brandon, de convaincre les entreprises de venir s'installer chez vous? À votre avis, la perte du service aérien s'est-elle traduite par un déclin économique direct?

M. Ficek: Je ne pense pas qu'il y ait eu un déclin économique direct, mais lorsque l'on traite avec des organismes nationaux ou internationaux, ce n'est pas aussi facile que si on se trouvait à côté de Winnipeg ou de Regina, qui ont des aéroports internationaux. Nous n'avons pas de services aériens. Il est plus difficile de convaincre ces gens que la qualité de vie chez nous est tellement supérieure que cela compense pour les lacunes dans ce domaine.

M. Angus: Avez-vous beaucoup perdu sur le plan des congrès?

M. Ficek: Je ne peux pas dire que nous ayons perdu, car les affaires fonctionnent très bien du côté des congrès, mais c'est une pierre d'achoppement. C'est un obstacle majeur en ce sens qu'après avoir atterri à Winnipeg, il faut encore faire deux heures de plus en autobus, ce qui représente une dépense additionnelle.

M. Angus: Merci, monsieur.

M. Ficek: Merci.

Le président: Merci beaucoup, conseiller Ficek, d'avoir comparu devant notre comité ce matin.

Mr. Richardson: Eh bien, je. . . [*inaudible—Éditeur*] cette notion de mon collègue d'en face selon laquelle la perte du service aérien était entièrement attribuable à la déréglementation. Rien ne pourrait être plus loin de la vérité. Brandon a peut-être perdu une partie de son trafic aérien, mais je pense que vous auriez de la difficulté à convaincre une personne raisonnable que cela ait quelque chose à voir avec la déréglementation.

Selon le rapport de la commission Rivard, les données présentées à la commission indiquaient clairement que depuis la déréglementation, le nombre de vols réguliers dans toutes les régions du pays avaient augmentés considérablement. . . Par exemple, en 1991, le nombre de vols hebdomadaires réguliers avaient plus que doublés par rapport à 1983.

[Texte]

Is there something that prohibits airlines from flying into Brandon as a result of deregulation?

Mr. Ficek: I don't believe so. There's nothing from prohibiting airlines from flying in—

Mr. Richardson: Except traffic.

Mr. Ficek: The traffic was there. PWA had it. When I boarded that plane, it was nearly always full, and there were people getting on and people getting off in Brandon. I'm no expert in the airline field, but I believe there are enough numbers to support our airport. That's my opinion.

Mr. Richardson: Well, if there were, there'd be a service. That's the point. It is deregulated. If there's a demand, there'll be a service, and that has been proved across the country, in every riding. Why wouldn't there be?

Mr. Ficek: I'm saying that it is not there now, so we've had 100% decrease. From my point of view, there were sufficient numbers there to support it. I am mystified as to why they cut it.

Mr. Richardson: Obviously, because they weren't making any money. If there's money to be made, somebody will do it.

Mr. Ficek: I guess I don't believe that. We did however, in discussions with—

Mr. Richardson: What does it have to do with deregulation? That's the point I'm asking.

Mr. Ficek: It happened about the same time.

Mr. Richardson: Coincidentally?

Mr. Ficek: Well, I think it's a little too coincidental.

Mr. Richardson: Why? I'm asking you to make the point. If there is traffic there, why doesn't some entrepreneur fly people. . .if there is money to be made flying people from Brandon?

• 1205

Mr. Ficek: Right now everybody is afraid to start up a new route if there isn't one there presently. We're now spending something like \$30,000 on an air study to try to reprove what we felt was already there. We had one airline state that, gee,

they get 75% of the market out of western Manitoba anyway. They're not going to cut their own throats by getting 100 new passengers out of Brandon, when their going to get bloody 75% anyway. They told us point blank. They said it wouldn't make sense. When 75% of the people come to Winnipeg anyway and fly with them, they felt that was enough of a market share. We say, hey, come on to Brandon anyway.

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson. Again, thank you very much, sir, for being in front of the committee this morning. I understand that you're going to consider perusing the review commission's report and commenting on the various recommendations as you see fit, or as your council or whatever may see fit.

[Traduction]

Y a-t-il quoi que ce soit qui interdit aux lignes aériennes de desservir Brandon à la suite de la déréglementation?

M. Ficek: Je ne le crois pas. Il n'y a rien qui interdit aux lignes aériennes de voler. . .

M. Richardson: Sauf le trafic.

M. Ficek: Le trafic était là. La PWA l'avait. Lorsque je montais dans cet avion, il était presque toujours plein, il y avait des gens qui utilisaient ce vol pour se rendre à Brandon ou pour en sortir. Je ne suis pas un expert dans le domaine aérien, mais je crois que les quantités sont suffisantes pour appuyer notre aéroport. C'est mon avis.

M. Richardson: Eh bien, si c'était le cas, il y aurait un service. Voilà de quoi il s'agit. C'est la déréglementation. S'il y a une demande, il y aura un service, et on l'a prouvé dans tout le pays, dans toutes les circonscriptions. Pourquoi est-ce que ce ne serait pas le cas?

M. Ficek: Je dis que nous n'avons pas de service à l'heure actuelle, donc nous avons eu une diminution de 100 p. 100. À mon avis, il y avait suffisamment de trafic aérien pour justifier un service. Je ne comprends pas pourquoi le service a été coupé.

M. Richardson: De toute évidence, c'est parce qu'ils ne faisaient pas de profits. S'il y a un profit à faire, quelqu'un va offrir le service.

M. Ficek: Je ne le crois pas. Nous avons toutefois, lors d'entretiens avec. . .

M. Richardson: Qu'est-ce que cela a à voir avec la déréglementation? Voilà la question que je vous pose.

M. Ficek: C'est arrivé à peu près en même temps.

M. Richardson: Coïncidence?

M. Ficek: Eh bien, je pense que les deux événements coïncident un peu trop.

M. Richardson: Pourquoi? Je vous demande de me le prouver. Si le trafic est là, pourquoi n'y a-t-il pas un entrepreneur qui offre un service. . .s'il y a de l'argent à faire en offrant un service aérien à partir de Brandon?

M. Ficek: À l'heure actuelle, tout le monde a peur d'établir une nouvelle liaison s'il n'y en a pas une déjà en place. Nous sommes en train de dépenser environ 30t

s000\$ pour une étude des services aériens pour essayer de prouver de nouveau ce que nous savons déjà. Il y a une ligne aérienne qui a déclaré que 75 p. 100 de son marché provenait de l'ouest du Manitoba, de toute façon. Ils ne vont pas se couper la gorge pour aller chercher 100 nouveaux passagers à Brandon, alors qu'ils ont 75 p. 100 du marché de toute façon. Ils ont été catégoriques. Ils ont dit que cela ne serait pas logique. Lorsque 75 p. 100 des gens viennent à Winnipeg de toute façon sur leur ligne aérienne, ils estiment que leur part du marché est suffisante. Nous disons qu'ils devraient quand même venir à Brandon.

M. Richardson: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Richardson. Encore une fois, merci beaucoup, monsieur, d'être venu témoigner devant notre comité ce matin. Je crois comprendre que vous avez l'intention de parcourir le rapport de la commission d'examen et de faire des observations sur les diverses recommandations, selon ce que vous ou votre Conseil jugerez bon de le faire.

[Text]

Mr. Ficek: Fair enough. Thank you, Mr. Chairman and committee members.

The Chairman: For the benefit of committee members, we'll be resuming deliberations at 2 p.m. sharp. We'll have to be on time this afternoon, because we have rescheduled our airline reservations to Ottawa.

The committee is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1402

The Chairman: I would like to call the meeting to order. This afternoon our first witnesses are from the Canadian Oilseed Processors Association. We have with us Mr. Jim Foran, who is the legal counsel; Mr. Woody Galloway, manager of canola acquisitions; and well as Robert Broeska, the president of the Canadian Oilseed Processors Association.

Welcome, gentlemen, to the deliberations of the transport committee this afternoon. We look forward to your participation. You have provided committee members with a copy of your submission. I assume you will summarize that for us now, after which I will ask members of the committee for comment and/or questions.

Mr. Robert Broeska (President, Canadian Oilseed Processors Association): Thank you, Mr. Chairman. I would like to take eight or ten minutes to run through the major points of our presentation, and then we welcome your questions and discussion of our points.

The Canadian Oilseed Processors Association is a national association of Canadian oilseed processors located in eastern and western Canada. Our members are comprised of ADM Agri-Industries Ltd., CanAmara Foods, Canbra Foods Ltd. and Northern Lite Canola Inc. Their plants are located in central Canada as well as in the prairie provinces. There are two plants in Ontario: one in Hamilton and one in Windsor. There are two plants in Manitoba: one at Altona and one at Harrowby. There is one plant in Saskatchewan, at Nipawin, and there are four plants in Alberta, located across the agricultural regions there.

To the extent that we are dealing with rail transportation and the WGTA and the National Transportation Act, we are referring to the western facilities of our industry. The eastern facilities are proximate to local and nearby U.S. markets which are mainly served by truck.

The oilseed processing industry in Canada has undergone significant transformation in the past several years. Industry ownership has changed, and to a large degree, both horizontal and vertical integration have occurred as a result of the industry restructuring. This has been a dual attempt to achieve those greater economies of operating scale required to meet the national, continental and international competition, as well as to fend off competition from the international trade wars our industry has been experiencing. The industry has rationalized its resources and focused its market efforts.

[Translation]

M. Ficek: Très bien. Merci, monsieur le président et membres du comité.

Le président: Je voudrais rappeler aux membres du comité que nous reprendrons la séance à 14 heures pile. Nous devons être à l'heure cet après-midi, car nous avons changé nos réservations d'avion pour Ottawa.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare la séance ouverte. Cet après-midi, nous recevrons d'abord la Canadian Oilseed Processors Association. Nos témoins sont M. Jim Foran, avocat; M. Woody Galloway, gestionnaire chargé de l'acquisition de canola; et M. Robert Broeska, président de la Canadian Oilseed Processors Association.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue aux délibérations du comité des transports cet après-midi. Nous sommes impatients d'entendre votre point de vue. Vous avez distribué aux membres du comité un exemplaire de votre mémoire. Je suppose que vous allez maintenant nous en faire un résumé, après quoi je demanderai aux membres du comité de faire des observations ou de vous poser des questions.

M. Robert Broeska (président, Canadian Oilseed Processors Association): Merci, monsieur le président. J'aimerais prendre huit ou dix minutes pour vous exposer les points saillants de notre mémoire, puis cela me fera plaisir de répondre à vos questions ou de discuter avec vous des points que nous avons abordés.

La Canadian Oilseed Processors Association est une association nationale de transformateurs canadiens de graines oléagineuses établis dans l'Est et dans l'Ouest canadien. Nos membres comprennent ADM Agri-Industries Ltd., CanAmara Foods, Canbra Foods Ltd. et Northern Lite Canola Inc. Leurs usines sont situées dans le centre du Canada ainsi que dans les provinces des Prairies. Il y a deux usines en Ontario: une à Hamilton et une à Windsor. Il y a deux usines au Manitoba: une à Altona et une à Harrowby. Il y a une usine en Saskatchewan, à Nipawin, et quatre en Alberta, réparties dans toutes les régions agricoles de cette province.

Dans la mesure où nous examinons le transport ferroviaire et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les transports nationaux, nous parlerons de nos installations qui se trouvent dans l'Ouest. Les installations de l'Est sont à proximité des marchés locaux et des marchés américains et sont principalement desservies par transport routier.

L'industrie canadienne de la transformation des oléagineux a subi une restructuration importante au cours des dernières années. La participation dans l'industrie a changé, et dans une grande mesure, une intégration tant horizontale que verticale s'est produite à la suite de la restructuration. Il s'agit d'une double tentative en vue de réaliser de plus grandes économies d'échelle afin de faire face à la concurrence nationale, continentale et internationale, et de repousser la concurrence découlant des guerres commerciales internationales que connaît notre secteur. L'industrie a rationalisé ses ressources et a coordonné ses efforts en ce qui a trait au marché.

[Texte]

• 1405

The majority of the export movement of our industry is into the United States, with lesser amounts moving into the offshore markets. Trade barriers have imposed severe limitations on the offshore marketing efforts. The protracted delay of a GATT resolution has seriously eroded our industry's aspirations in those offshore markets.

The emergence of the United States as a market for Canadian oilseed products has dominated the export marketing pattern of the industry in the period since the mid-1980s. It has replaced the industry's earlier attempts to achieve a share of the international offshore markets via export, west coast or Thunder Bay. Under the Canada-U.S. Free Trade Agreement, the volumes of sales into the U.S. have increased significantly.

By virtue of the nature and the volume of the commodities produced and the long distances involved in reaching those markets, the crushing plants of the members of our association are largely captive to rail transportation for the movement and the marketing of their outbound products.

I might now give a description of the current transportation regime our industry faces. Through pages 3, 4, 5, and the top of 6 I have outlined in my presentation the nature and structure of the transportation legislation our industry operates within.

Oilseed products were included in the Western Grain Transportation Act when it was enacted in 1984. The movement of western canola products to export at Thunder Bay and the west coast ports received access to freight rate parity with that for freight rates on unprocessed seed. However, the advantage for processors of being included in WGTA was largely eliminated when the industry lost access to offshore export markets because of the international trade barriers, and when the provisions of the Canada-U.S. trade agreement eliminated eligibility of WGTA rates on export movements westbound to the U.S.

In fact, the existence of the WGTA in its present form is now seen by our industry as a significant economic impediment to oilseed processing in Canada. Our industry estimates that the provisions of the WGTA impose an additional cost burden to processors in the amount of \$16 million to \$18 million a year. A freight rate distorted by a subsidy distorts seed prices to our industry. The current WGTA structure has encouraged the import of EC seed into Canada for processing.

COPA has taken the position that a change in the method of payment and the government share of cost under that act must be made to remove the financial burden discriminating against value-added oilseed processing.

[Traduction]

La plupart de nos exportations vont vers les États-Unis, et une partie moins importante vers les marchés d'outre-mer. Les obstacles au commerce ont imposé de graves restrictions aux efforts de commercialisation à l'étranger. Le long retard d'une résolution du GATT a sérieusement miné les aspirations de notre industrie sur ces marchés étrangers.

L'émergence aux États-Unis d'un marché pour les produits oléagineux canadiens a dominé l'orientation et la commercialisation de nos exportations depuis le milieu des années quatre-vingt. Ces débouchés ont remplacé les tentatives précédentes de l'industrie d'aller chercher une part des marchés étrangers internationaux par les exportations, à partir de la côte ouest ou de Thunder Bay. Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, les ventes sur le marché américain ont augmenté considérablement.

Étant donné la nature et le volume des produits que nous offrons et les longues distances qu'il faut parcourir pour atteindre ces marchés, les usines de trituration des membres de notre association sont dans une grande mesure captives du service ferroviaire pour le transport et la commercialisation de leurs produits destinés à l'étranger.

J'aimerais maintenant vous décrire le régime actuel de transport auquel notre industrie doit faire face. Aux pages 3, 4 et 5 et en haut de la page 6 de mon mémoire, j'ai expliqué dans les grandes lignes la nature et la structure des mesures législatives sur les transports auxquelles notre industrie est assujettie.

Les produits des oléagineux ont été inclus dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest lorsqu'elle a été promulguée en 1984. Cette loi a accordé aux produits de canola de l'Ouest destinés à l'exportation à partir de Thunder Bay et des ports de la côte ouest le même accès aux tarifs marchandises que les oléagineux non transformés. Cependant, l'avantage pour les transformateurs d'être inclus dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest a été en grande partie éliminé lorsque l'industrie a perdu l'accès qu'elle avait aux marchés d'exportation étrangers en raison des obstacles tarifaires internationaux, et lorsque les dispositions de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis ont éliminé l'admissibilité des tarifs marchandises pour les exportations destinées à l'Ouest des États-Unis.

En fait, l'existence de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest dans sa forme actuelle est considérée par notre industrie comme un obstacle économique important à la transformation des oléagineux au Canada. Notre industrie estime que les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest imposent aux transformateurs un fardeau additionnel de l'ordre de 16 à 18 millions de dollars par an sur le plan des coûts. Un tarif marchandise faussé par une subvention fautive à son tour le prix des oléagineux pour notre industrie. La structure actuelle de la loi a encouragé l'importation d'oléagineux de la Communauté européenne pour la transformation au Canada.

Notre association est d'avis que pour éliminer le fardeau financier qui favorise la discrimination contre la transformation des oléagineux à valeur ajoutée, il faut modifier la méthode de paiement et la participation du gouvernement au coût.

[Text]

On direct movements to the United States from processing plants in both eastern and western Canada, rail rates are established under the provisions of the National Transportation Act. Our industry has generally been satisfied with the provisions of that act. From the perspective of our industry it is significant legislation because it governs freight rate policy, which determines our industry's ability to obtain access to the large and expanding product market in the U.S.A. Furthermore, the NTA may even have a greater impact on the marketing activities of this industry, depending on the government's decisions with respect to WGTA amendments in the future.

It is significant to note that our industry has been dependent in the past on the subsidized freight rate structure applicable to the transport of unprocessed grains. However, the Western Grain Transportation Act no longer accommodates the requirements and potential of our industry by virtue of the limitations to access, to offshore, and to the U.S. To a much greater extent, our industry is looking to the U.S. for sales volumes, and the commercial freight rate structure of the National Transportation Act policy facilitates our access to those markets.

Our industry is advocating changes to the method of payment presently contained in the WGTA. Our industry welcomes changes to the WGTA that will provide for a more competitive rail transport environment similar to that contained in the NTA. The WGTA in its present form is a clear example of where a payment of a subsidy through a transportation rate is causing market distortions with a definite negative impact on value-added oilseed processing.

Our industry therefore appears before the standing committee today to address the changes to the NTA. We should point out that one predecessor member of this association was a successful applicant to the agency for a competitive line rate in 1989. Our industry believes that the provisions of the NTA have the capacity to enable shippers to be more competitive, and endorses the balance it presently provides between the rates of shippers and railways in creating an efficient, competitive and reasonably priced transportation system.

The enactment of the NTA was a development welcomed by our industry. It represents a shift in focus that this processing industry supports—that is, from an administered or subsidized freight rate regime to a competitive, market-based regime. In 1987 the NTA implemented much-needed changes to the transport policy at a critical point in our industry's development, when it was undergoing a significant redirection from offshore to continental market access. Effective access to the U.S. market as

[Translation]

En ce qui concerne les mouvements directs vers les États-Unis à partir des usines de transformation dans l'Est et dans l'Ouest du Canada, les tarifs ferroviaires sont établis selon les dispositions de la Loi sur les transports nationaux. Notre industrie est généralement satisfaite des dispositions de cette loi. Pour notre industrie, il s'agit d'une loi importante car elle régit la politique sur les tarifs marchandises, qui détermine la capacité de notre industrie à obtenir accès à l'important marché américain qui se développe rapidement. Par ailleurs, la Loi sur les transports nationaux a peut-être même des conséquences encore plus importantes pour les activités de commercialisation de notre industrie, selon les modifications qu'apportera le gouvernement à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest à l'avenir.

Il est important de noter que jusqu'ici, notre industrie dépendait des tarifs marchandises subventionnés s'appliquant au transport des grains non transformés. Cependant, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ne répond plus aux exigences et aux possibilités de notre industrie en raison de l'accès limité aux marchés étrangers et aux marchés américains. Notre industrie se tourne davantage vers les États-Unis pour les volumes de vente, et la structure des tarifs marchandises commerciaux de la Loi sur les transports nationaux facilite notre accès à ces marchés.

Notre industrie réclame des changements à la méthode de paiement prévue à l'heure actuelle dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Notre industrie se réjouit des modifications apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui assureront un environnement plus concurrentiel dans le domaine du transport ferroviaire, comme le prévoit la Loi sur les transports nationaux. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest dans sa forme actuelle est un bon exemple de la façon dont le versement d'une subvention au moyen d'un tarif marchandise peut fausser le marché et certainement nuire à la transformation des oléagineux à valeur ajoutée.

Par conséquent, notre industrie comparait aujourd'hui devant le comité permanent pour parler des changements à la Loi sur les transports nationaux. Nous devrions souligner qu'un membre de notre association a réussi à obtenir un prix de ligne concurrentiel lorsqu'il en a présenté la demande à l'office en 1989. Notre industrie estime que les dispositions de la Loi sur les transports nationaux peuvent permettre aux expéditeurs d'être plus concurrentiels, et appuie l'équilibre qu'elles établissent entre les tarifs des expéditeurs et des chemins de fer pour créer un réseau de transport efficace, concurrentiel et abordable.

Notre industrie s'est réjouie de la promulgation de la Loi sur les transports nationaux. Cette loi représente une nouvelle orientation que notre industrie de la transformation appuie, c'est-à-dire que l'on passe d'un régime de tarifs marchandises subventionnés ou administrés à un régime concurrentiel, axé sur le marché. En 1987, la Loi sur les transports nationaux a apporté des changements à la politique sur les transports, changements dont on avait extrêmement besoin à un moment

[Texte]

an alternative to those lost offshore markets would not have evolved to the present extent without the NTA in its present form. In the period before 1988, there did not exist a legislative framework that could have made this possible for our industry.

Mr. Chairman, I will now make some statements from our industry association with respect to the NTA Review Commission's report. We would like to briefly elaborate on our concerns with respect to the competitive access and line rationalization recommendations of the review commission.

Overall, we would say that it appears the review commission has been preoccupied in its report with the current financial condition of Canada's two national railways and has failed to give sufficient effect to the primary purpose of our national transportation policy, namely that of promoting competition and market forces as the prime agents in providing viable and effective transportation service that will best meet the transportation requirements of shippers.

With respect to compensatory rates, we would like to congratulate the review commission for its recommendation that the requirement that all freight rates be compensatory be deleted from the NTA. We endorse that recommendation and request that it be implemented.

With respect to CLRs, we do not believe that the recommendations of the National Transportation Act Review Commission are adequate to meet the legitimate requirements of shippers. The recommendation that the agency be required to establish CLRs that are commercially fair and reasonable—i.e., those that match the revenue the local carrier would have achieved under intermodal competition—has potential for both confusion and delay. That is unacceptable to us as shippers. The introduction of subjective criteria, we believe, causes us significant problems. One of the principal benefits of the existing CLR provisions is the objective manner in which they are applied.

I have a second point with respect to CLRs. Our industry does not believe there is any merit in the recommendation of the review commission that would preclude the utilization of a rate negotiated between the shipper and the connecting carrier where a published tariff is involved, as the basis for establishing a CLR to a fictitious destination. A published rate from an interchange to a reconsignment point should not be the basis for a CLR; that rate must be compensatory, and there are valid reasons for a reconsignment point to facilitate CLR relief.

There is a third point on CLRs. We do not agree with the restrictions recommended by the review commission respecting the accordance of CLRs at both origin and destination where both are served by the same railway. There is no rational basis for restricting this relief against United States routings. The requirement for U.S. bridge routings is necessary to ensure competitive access is maximized for the benefit of the shipper.

[Traduction]

critique du développement de notre industrie, lorsqu'il y a eu une réorientation importante de ses débouchés, qui sont passés d'outre-mer au continent. Sans la Loi sur les transports nationaux dans sa forme actuelle, notre industrie n'aurait pas pu avoir un accès aussi efficace aux marchés américains qu'à l'heure actuelle afin de compenser la perte des marchés étrangers. Avant 1988, le cadre législatif qui a fait en sorte que cela soit possible pour notre industrie n'existait pas.

Monsieur le président, je vais maintenant faire certaines observations en ce qui a trait au rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. J'aimerais vous parler brièvement des préoccupations de notre association en ce qui a trait aux recommandations de la commission d'examen relatives à l'accès aux autres transports ferroviaires et à la rationalisation des lignes ferroviaires.

De façon générale, il semble que dans son rapport, la commission d'examen s'inquiète de la situation financière actuelle des deux chemins de fer nationaux et n'a pas réussi à donner suffisamment d'importance au premier objectif de notre politique nationale sur les transports, notamment la promotion de la concurrence et des forces du marché comme les principaux agents en vue de fournir un service de transport efficace et viable qui répondra aux besoins des expéditeurs en matière de transport.

En ce qui a trait aux tarifs compensatoires, nous aimerions féliciter la commission d'examen pour avoir recommandé que l'on supprime de la Loi sur les transports nationaux l'exigence selon laquelle tous les tarifs marchandises devaient être compensatoires. Nous appuyons cette recommandation et nous demandons qu'elle soit mise en oeuvre.

En ce qui a trait aux prix de ligne concurrentiel, les PLC, nous sommes d'avis que les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux ne répondent pas aux besoins légitimes des expéditeurs. La recommandation selon laquelle on exigerait que l'office fixe des PLC qui seraient loyaux et raisonnables, c'est-à-dire des PLC qui correspondent aux revenus que le transporteur local aurait gagnés en situation de concurrence intermodale, risque de semer la confusion et de causer des retards. Cette recommandation est inacceptable pour nous en tant qu'expéditeurs. L'introduction de critères subjectifs nous pose des problèmes importants. L'un des principaux avantages des dispositions actuelles concernant les PLC est l'objectivité avec laquelle elles sont appliquées.

Il y a une deuxième chose que j'aimerais dire au sujet des PLC. Notre industrie n'est pas d'accord avec la recommandation de la commission d'examen selon laquelle on ne pourrait tenir compte d'un tarif négocié entre l'expéditeur et le transporteur de liaison lorsqu'un tarif a été publié, pour fixer un PLC pour une destination factice. Un tarif publié d'un point de correspondance à un point de déroutage ne devrait pas être utilisé pour fixer un PLC; ce prix doit être compensatoire, et il y a de bonnes raisons pour qu'un point de déroutage facilite un PLC.

La troisième chose que j'aimerais dire au sujet des PLC, c'est que nous ne sommes pas d'accord avec les restrictions recommandées par la commission d'examen selon lesquelles il faudrait établir le PLC et pour le point d'origine et pour le point de destination lorsque l'expéditeur et le consignataire sont tous deux captifs de la même compagnie ferroviaire. Rien ne justifie l'interdiction d'acheminer nos produits par les États-Unis. Pour maximiser la compétitivité, les expéditeurs sont obligés de passer par les États-Unis.

[Text]

I have a fourth point on the CLR recommendations. We do not believe there is a valid reason for imposing an onus on the shipper to demonstrate why a CLR for longer than one year is required. That should be a matter of commercial negotiation between shipper and carrier.

• 1415

With respect to final offer arbitration recommendations, for the same reasons we have outlined with respect to CLR, the requirement of commercial reasonableness should not be introduced with respect to final offer arbitration. We believe that the existing provisions work well and will continue to work well as they are more extensively utilized by shippers. It is not desirable to introduce an element of subjectivity or uncertainty into this provision, nor to require a two-tiered procedure whereby the agency makes a preliminary determination as to effective competition before referring the matter to an arbitrator. The great benefit of these provisions as they are presently contained is their simplicity and clarity.

Our industry did not take a position with respect to line abandonment before the review commission. We do, however, wish to express one major concern with abandonment at the commercial discretion of railways. Line abandonment, we believe, should not be allowed for anti-competitive purposes such as the closing of an international connection or an interchange with another railway. We believe this should specifically be prohibited within the legislation.

In the matter of federal-provincial railways, our industry disagrees with the approach and rationale of the review commission in refusing to deem an interchange of a federal and provincial railway as a point of origin or destination for the accordance of competitive line rates to shippers located on provincial railways. It is our belief that this limits competitive access for the shipper. That interchange should be deemed an origin or a destination for CLR purposes.

In the matter of subsidies, in the earlier part of our presentation we alluded to the impact of the WGTA. We agree with the review commission that the railway subsidies should more properly be characterized for what they are, and that is subsidies to specific groups or interests that may have transportation requirements.

We believe the payment of subsidies to railways is counter-productive to our industry. They are contradictory with our trade obligations, both continentally and internationally, and it is essential that the sector or regional development subsidies be distinguished and separate and decoupled from railways. Subsidies should be paid not to the carrier industry, but directly to those sectors to be supported or assisted by that particular subsidy.

[Translation]

Quatrièmement, nous ne croyons pas qu'il y ait une raison valable d'obliger l'expéditeur de prouver qu'il lui faut un PLC sur une période plus longue qu'un an. Cette question devrait faire l'objet de négociations entre l'expéditeur et le transporteur.

En ce qui a trait aux recommandations concernant l'arbitrage des propositions finales, pour les mêmes raisons que nous avons invoquées dans le cas des PLC, il ne faudrait pas exiger comme critère dans l'arbitrage des propositions finales que l'offre doit être commercialement raisonnable. Nous croyons que les dispositions actuelles fonctionnent bien et continueront de bien fonctionner à mesure que les expéditeurs y auront davantage recours. Il n'est pas souhaitable d'introduire un élément de subjectivité ou d'incertitude dans cette disposition, ni d'exiger une procédure à deux paliers où l'Office décide de façon préliminaire si la concurrence est efficace avant de renvoyer la question devant un arbitre. Le grand avantage de ces dispositions telles qu'elles existent à l'heure actuelle, c'est leur simplicité et leur clarté.

Notre industrie n'a pas pris position en ce qui a trait à l'abandon de lignes devant la commission d'examen. Cependant, nous aimerions exprimer une grande préoccupation en ce qui concerne l'abandon d'une ligne à la discrétion des compagnies ferroviaires lorsqu'elles le jugent approprié du point de vue commercial. Nous sommes d'avis que l'abandon d'une ligne ne devrait pas être permis à des fins anticoncurrentielles, notamment lorsque l'on ferme une correspondance internationale ou un point de correspondance avec une autre compagnie ferroviaire. Nous sommes d'avis que cela devrait être spécifiquement interdit par la loi.

En ce qui concerne les compagnies ferroviaires fédérales-provinciales, notre industrie n'est pas d'accord avec l'approche et le raisonnement de la commission d'examen qui refuse de considérer un point de correspondance d'un chemin de fer fédéral ou provincial comme un point d'origine ou de destination pour fixer les PLC pour les expéditeurs desservis par les chemins de fer provinciaux. Nous sommes d'avis que cela limite l'accès concurrentiel pour l'expéditeur. Ce point de correspondance devrait être considéré comme étant un point d'origine ou de destination aux fins de l'établissement du PLC.

En ce qui concerne les subventions, au début de notre exposé, nous avons fait allusion aux conséquences de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous sommes d'accord avec la commission d'examen que les subventions ferroviaires devraient être définies pour ce qu'elles sont, c'est-à-dire des subventions qui s'adressent à des groupes ou des intérêts bien précis qui ont des besoins particuliers en matière de transport.

Nous croyons que le versement de subventions aux compagnies ferroviaires nuit à notre industrie. Ces subventions vont à l'encontre de nos obligations commerciales, tant continentales qu'internationales, et il est essentiel d'établir une distinction entre les subventions de développement régional ou sectoriel et les subventions accordées aux compagnies ferroviaires. Les subventions ne devraient pas être versées au transporteur, mais directement au secteur que l'on veut appuyer ou aider par une telle subvention.

[Texte]

Mr. Chairman, that is a quick review of the submission and the position statement of the Canadian Oilseed Processors Association. We welcome any questions and discussion that may flow from that statement. Thank you very much.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, gentlemen. Mr. Richardson, would you begin the questioning, please?

Mr. Richardson: Thank you, gentlemen. I read the brief as well as listened to your summary and I find it an excellent brief, very clear and concise. Thank you for coming back and going through this process again.

You mentioned near the end that you didn't include a discussion of rail line abandonments when you appeared before the review commission. Did you in fact make your case on CLRs and FOA before the commission?

Mr. Broeska: Yes, we did. We presented our statements with respect to competitive access provisions to the commission and did make statements for the maintenance and further strengthening of those competitive access provisions.

Mr. Richardson: You may be aware that the committee, over the past couple of days and previously, has heard some pretty consistent arguments very similar to yours with regard to competitive line rates and FOA. I think it's one that our committee will have to look at seriously. I happen to agree with you. Both recommendations 26 and 27 seem to be out of sync with the major thrust of the review commission recommendations in terms of competitiveness. Is that your position as well?

Mr. Broeska: It appeared to us that the proposals and the recommendations of the review commission in this area seemed to be a deviation or a step back from the original intention of NTA, 1987. It appeared to us in our industry, being faced increasingly with international competition and especially market access and competition within the U.S., that it did not further our competitive access provision to those marketplaces but rather put on some caps or limitations which we think do not foster commercial processing interests.

• 1420

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I didn't have anything further. I just wanted to confirm those points.

I want to thank you for a very clear and concise brief. If I didn't find it so well put together I probably would have more questions for you. Thank you for coming.

Mr. Belsher: Gentlemen, on page 8, under number 3, you say: COPA does not agree with the restrictions recommended by the NTARC respecting the accordance of the CLRs at both origin and destination where both are served by the same railway. There is no rational basis for restricting this relief against United States routings.

[Traduction]

Monsieur le président, je vous ai fait un bref résumé de notre mémoire et de la position de la *Canadian Oilseed Processors Association*. Nous sommes prêts à répondre à vos questions ou à discuter de toute question qui pourrait découler de notre déclaration. Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup, messieurs. Monsieur Richardson, voulez-vous commencer?

M. Richardson: Merci, messieurs. J'ai lu votre mémoire et j'ai écouté le résumé que vous en avez fait, et je trouve que c'est un excellent mémoire, très clair et concis. Je vous remercie d'être venus encore une fois nous faire part de votre point de vue sur ces questions.

Vous avez mentionné vers la fin que vous n'aviez pas abordé la question des abandons de lignes ferroviaires lorsque vous avez comparu devant la commission d'examen. Avez-vous en fait présenté vos arguments concernant les PLC et l'arbitrage des propositions finales lorsque vous avez comparu devant la commission?

M. Broeska: Oui. Nous avons fait part à la commission de notre point de vue sur les dispositions concernant l'accès concurrentiel et nous avons fait valoir que ces dispositions devaient être maintenues et même renforcées.

M. Richardson: Vous savez peut-être que le comité, au cours des quelques derniers jours et auparavant, a entendu des témoignages assez semblables aux vôtres en ce qui concerne le prix de ligne concurrentiel et l'arbitrage des propositions finales. Notre comité devra donc se pencher sur ces questions attentivement. Je suis d'accord avec vous. Les recommandations 26 et 27 ne sont pas conformes à l'objectif principal des recommandations de la commission d'examen en ce qui concerne la compétitivité. Êtes-vous également de cet avis?

M. Broeska: Il nous a semblé que les propositions et les recommandations de la commission d'examen dans ce domaine semblaient s'écarter de l'intention initiale de la Loi sur les transports nationaux de 1987, ou du moins constituer un pas en arrière. Dans notre industrie, vu la concurrence internationale qui nous assaille de plus en plus et vu surtout l'accès aux marchés et la concurrence aux États-Unis, il nous semble que ces mesures n'ont pas favorisé notre accès à ces marchés mais nous ont plutôt imposé des limites ou des restrictions qui, à notre avis, vont à l'encontre de nos intérêts commerciaux.

M. Richardson: Monsieur le président, c'est tout. Je voulais simplement confirmer ces points.

Je tiens à vous remercier de ce mémoire des plus clairs et des plus concis. Si vous n'aviez pas fait un aussi bon travail, j'aurais probablement eu beaucoup plus de questions. Merci d'être venus.

M. Belsher: Messieurs, à la page 8, au numéro 3, vous dites:

L'association rejette les restrictions recommandées par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux selon lesquelles il faudrait établir le PLC et pour le point d'origine et pour le point de destination lorsque l'expéditeur et le consignataire sont tous deux captifs de la même société ferroviaire. Rien ne justifie l'interdiction d'acheminer nos produits par les États-Unis.

[Text]

Would you further expand on that statement for me, please?

Mr. Broeska: I think the point we were trying to emphasize here is that we should not be precluded, as this recommendation suggests, from access via a U.S. routing. If CN and CP do not compete with respect to CLR, then of course we, as shippers, would have to ensure that maximum competitive capacity exists via a U.S. routing. We do not accept that a U.S. routing should be precluded in this provision of the CLR.

Mr. Belsher: Another thought is that there aren't that many CLRs. I guess both railways have really resisted them quite intentionally, to be charitable about it. How might we turn around and make sure they do permit it to take place?

Mr. Broeska: It's our understanding that there have been three attempts at establishing a CLR. It is also our perspective as shippers that the fact that there have been so few is an indication of the strength and power of that provision in terms of encouraging railway-shipper negotiation for access to the most competitive rates possible.

We believe that the signal or the indication of the success of that provision in the legislation may not necessarily be in the volume or the number of CLR applications, but in the fact that there may not have been as many as required, merely because of the threat or the potential that the act presents for shipper-carrier negotiation on rates.

Mr. Angus: I have a couple of questions for you. First of all, is there any transshipment of your products through the United States to offshore or Mexican markets?

Mr. Broeska: Perhaps I could defer that question to Mr. Galloway from CanAmera Foods.

Mr. Woody Galloway (Manager, Canola Acquisitions, CanAmera Foods): There have been some minor shipments of oil to Mexico in the last number of years, and we also exported oil through the U.S. to South America during the last year. As a percentage of the total volume of production it's very small, but we are certainly looking at transportation services from a North American point of view now, not just relying on Vancouver or Thunder Bay. We are starting to find that sometimes the routings are cheaper through the U.S. Certainly the Mexican market, long-term, is potential for canola seed, oil, and meal.

Mr. Angus: Is this a shift that has occurred since the coming in of the NTA?

Mr. Galloway: I don't believe so. I think it has more to do in terms of Mexico, with the structure of the market there, the demand there for oilseed products. I think the NTA provisions have certainly been a minor part of it, but it's more of a product development move than a transportation issue, I believe.

• 1425

Mr. Angus: In your brief you suggest that originally your focus was on offshore markets, and then things changed here at home. Is it fair to say you were then forced to look more towards the American market to purchase your products than elsewhere in the world?

[Translation]

Pourriez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

M. Broeska: Je pense que nous voulions faire valoir qu'il ne fallait pas nous empêcher, comme le sous-entend cette recommandation, d'utiliser des parcours qui passent par les États-Unis. Si le CN et le CP ne se font pas concurrence au niveau des PLC, alors comme expéditeurs, évidemment, nous allons stimuler la compétitivité en expédiant par les États-Unis. Nous rejetons l'idée que cette disposition des PLC nous empêche d'expédier par les États-Unis.

M. Belsher: J'y pense, il n'y a pas beaucoup de PLC. Je suppose que c'est à dessein, et j'essaie d'être poli, que les deux sociétés ferroviaires ont en réalité résisté à de tels prix. Comment pouvons-nous renverser la situation et nous assurer qu'elles permettront l'introduction des PLC?

M. Broeska: D'après ce qu'on nous dit, il y aurait eu trois tentatives pour mettre en place des PLC. Comme expéditeurs, nous pensons que s'il y en a si peu, cela révèle à quel point cette disposition décourage les sociétés ferroviaires et les expéditeurs de négocier les tarifs les plus compétitifs possible.

À notre avis, ce n'est pas nécessairement le volume ou le nombre de demandes de PLC qui est un indicateur du succès de cette disposition; en fait, si ces ententes sont moins nombreuses que prévues, c'est peut-être simplement parce que les dispositions de la loi représentent une menace ou une menace éventuelle pour les expéditeurs et les transporteurs dans leurs négociations sur les tarifs.

M. Angus: J'ai quelques questions à vous poser. Tout d'abord, y a-t-il transbordement de vos produits aux États-Unis lorsque ces produits sont destinés aux marchés d'outre-mer ou mexicains?

M. Broeska: Peut-être puis-je demander à M. Galloway de CanAmera Foods de vous répondre.

M. Woody Galloway (gestionnaire chargé de l'acquisition du canola, CanAmera Foods): Il y a eu quelques expéditions d'huile au Mexique ces dernières années, et nous avons également expédié de l'huile vers l'Amérique du Sud l'an dernier en passant par les États-Unis. Cela représente un pourcentage très faible par rapport à la production globale, mais maintenant, nous envisageons certainement les services de transport dans une optique nord-américaine, ne comptant plus uniquement sur Vancouver ou Thunder Bay. Nous commençons à constater que parfois il est moins coûteux de passer par les États-Unis. Il est certain qu'il existe, à long terme, des possibilités intéressantes de vente du colza canola, de l'huile et de la moulée de colza sur le marché mexicain.

M. Angus: Ce phénomène s'est-il manifesté depuis l'avènement de l'Accord de libre-échange?

M. Galloway: Je ne le pense pas. Je pense que cela a plutôt à voir avec le Mexique, avec la structure de ses marchés, avec la demande pour des produits oléagineux. Je pense que les dispositions de l'Accord de libre-échange ont certainement joué un petit rôle, mais c'est surtout à cause d'un intérêt accru pour le produit qu'à cause de questions de transport.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous mentionnez qu'à l'origine, vous aviez mis l'accent sur les marchés d'outre-mer mais qu'ensuite, la situation a changé ici. Peut-on dire que vous avez dû vous tourner vers le marché américain pour y écouler vos produits?

[Texte]

Mr. Broeska: That would be right. To characterize the market situation beginning in the early 1980s, oilseed processing in Canada was forced out of the international marketplace. Rather than rationalize plant capacity—and for a large part of the 1980s the plant capacity was running at substantially less than full volume—the industry chose to develop opportunities within the U.S. marketplace. To the extent that we've been successful, the industry has shifted its emphasis from the subsidy-plagued and generally price-prohibitive offshore markets into the U.S., which is a commercial marketplace and has a great deal of acceptability for Canadian oil and meal products.

Mr. Angus: When you say subsidy-plagued, do you mean subsidies by competitive countries?

Mr. Broeska: Subsidies by competitive countries. There are large export and production subsidies by most of the oilseed nations in the world. In fact, the Canadian oilseed processing industry is about the only processing industry in the world that operates without the aid and the benefit of production and process subsidies. The U.S., Europe, South America, and southeast Asia all have very large subsidies. Whether they are production—or export-based, it is a distortion to the marketplace that really prohibits our industry from competing on a price-competitive basis and still operating at full capacity.

Mr. Angus: Do any of those competing countries subsidize the domestic transportation?

Mr. Broeska: To a large extent, Europe and the U.S. have inland waterways with a subsidized component. Both of those nations are competitors of ours in the international marketplace. We're not aware of any direct rail subsidies. However, for the most part, international processors are located on water and either at or near large marketplaces or the ports for trade, whereas the Canadian industry is located in a land-locked area, distant from port and distant from markets.

Mr. Angus: Except Hamilton.

Mr. Broeska: Both Hamilton and Windsor have the attractiveness of being located on water and near markets, both Canadian and American. They are also located proximate to raw material supplies. They have a lot of good things going for them.

Mr. Angus: On page 3, where you talk about current transportation regimes, you say the advantage was largely eliminated when... and we talked about the loss of the offshore market. Secondly, you say that the provisions of the Canada-U.S. trade agreement eliminated the eligibility of WGTA rates on export movement westbound to the U.S.A. Can you indicate to the committee what exactly transpired as a result of that element of the FTA? Was it a shift to eastern usage? Was it a shift to north-south? Was it just an elimination of a market?

Mr. Broeska: Concurrent with the Canada-U.S. trade agreement, there was the evolution of the provisions of the National Transportation Act. The movement that originally was being built on the basis of WGTA movement to the west coast and thence into the United States was really replaced with direct movement via rail to the U.S.

[Traduction]

M. Broeska: En effet. Pour vous donner une idée de la situation, à compter du début des années quatre-vingt, les transformateurs d'oléagineux au Canada se sont vus exclure des marchés internationaux. Au lieu de rationaliser nos usines—pendant une bonne partie des années 1980, les usines fonctionnaient à capacité réduite—l'industrie a choisi de chercher des débouchés aux États-Unis. Dans la mesure où nous avons réussi sur le marché américain, l'industrie a abandonné les marchés d'outre-mer minés par les subventions et dominés par des prix prohibitifs, en faveur du marché américain, un marché commercial très ouvert aux huiles et aux moulées canadiennes.

M. Angus: Lorsque vous dites «minés par les subventions», parlez-vous de subventions dans les pays qui nous font concurrence?

M. Broeska: La plupart des nations productrices d'oléagineux versent des subventions considérables à l'exportation et à la production. En fait, l'industrie canadienne est la seule au monde à fonctionner sans subvention à la production et à la transformation. Aux États-Unis, en Europe, en Amérique du Sud, dans le Sud-Est asiatique, on verse des subventions considérables. Qu'il s'agisse de subventions à la production ou à l'exportation, cela fausse le marché et nous empêche de mener une concurrence fondée sur le prix tout en maintenant nos activités à pleine capacité.

M. Angus: Est-ce que certains de ces pays qui nous font concurrence subventionnent le transport intérieur?

M. Broeska: Dans une grande mesure en Europe et aux États-Unis, on subventionne le transport maritime intérieur. À notre connaissance, il n'y a pas de subventions directes du service ferroviaire. Toutefois, pour la plupart, les usines de transformation à l'étranger sont situées près de cours d'eau près des grands marchés ou près des ports en vue de l'exportation, alors que l'industrie canadienne se trouve à l'intérieur du pays, loin des ports et loin de ses marchés.

M. Angus: À l'exception de Hamilton.

M. Broeska: Et Hamilton et Windsor offrent l'attrait d'être situées près d'une voie navigable et près des marchés et canadiens et américains. Ces villes se trouvent également à proximité de matières premières. De nombreux aspects les favorisent.

M. Angus: À la page 3, lorsque vous abordez les systèmes actuels de transport, vous déclarez que l'avantage a beaucoup diminué lorsque... et nous avons parlé de la perte des marchés d'outre-mer. Deuxièmement, vous dites que les dispositions de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis éliminent la possibilité d'être admissible aux tarifs prévus dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour l'exportation vers l'Ouest des États-Unis. Pouvez-vous nous dire quelle a été exactement l'incidence de cet aspect de l'Accord de libre-échange? A-t-on commencé à expédier vers l'est? Le transport se fait-il maintenant nord-sud? Ou a-t-on tout simplement perdu un marché?

M. Broeska: En même temps que l'Accord de libre-échange, les dispositions de la Loi sur les transports nationaux ont évolué. Les mouvements qui reposaient à l'origine sur la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et favorisaient donc le transport vers l'Ouest et ensuite vers les États-Unis ont été remplacés par le transport ferroviaire direct jusqu'aux États-Unis.

[Text]

Mr. Angus: Would that direct movement be done on American-owned carriers or on Canadian-owned carriers that operate in the United States?

Mr. Broeska: It would be done on both.

• 1430

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I just wanted a point of clarification on one of the answers to my colleague Iain Angus. You mentioned that the people in the same business as you in Europe and the United States and elsewhere are subsidized at the processing level and Canada's processing plants are not.

Mr. Broeska: Canada's processing plants are not subsidized at the processing level. Our competitors have access to a wide range of subsidies—

Mr. Keyes: Yet we're penalized in our industry by GATT because we subsidize your transportation—am I correct? Do Europe and the United States, etc., also subsidize their transportation as well as their processing?

Mr. Broeska: The U.S. market has a dramatically different character from the Canadian market. The Canadian processing industry is largely export-dependent for a significant share of its volume. The significant volume of the U.S. processing industry is based on a domestic marketplace that is served either direct by local truck, or if it moves to export, generally their plants are located along the Mississippi or along rail carriers proximate to ports or the marketplace.

Mr. Keyes: I suppose the big beef at GATT... I'm not sure; you'd have to maybe walk me through it if it can be done. Maybe it's too complicated and we can talk later, but why do we have this problem?

Mr. Broeska: Just to clarify, I presume you're referring specifically to the WGTA subsidy.

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Broeska: I believe the WGTA subsidy is structured to be exclusively devoted to the export movement. Therefore, it represents something that distorts the volume and the value of the commodity that moves from the interior to the export point. It's true we are not operating on a level playing field with respect to the U.S. or Europe or south Asia or Latin America, where there is competition. However, the distortion that impacts on our industry due to the WGTA certainly is negative for us and certainly precludes us from being as competitive as we want to be, both offshore and in the continental market.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): You mentioned in your remarks the two waterways... I'm interested in the United States. I assume you were referring to the Mississippi River system, were you?

Mr. Broeska: That's right.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): When you said it was heavily subsidized, were you referring just to the United States Army Corps of Engineers that looks after the waterway, or are there other matters as well?

[Translation]

M. Angus: Le transport direct est-il confié à des transporteurs américains ou à des transporteurs canadiens qui offrent des services aux États-Unis?

M. Broeska: Les deux.

M. Keyes: Monsieur le président, j'aimerais simplement un éclaircissement sur l'une des réponses données à mon collègue Iain Angus. Vous dites que les gens qui travaillent dans votre secteur, en Europe et aux États-Unis et ailleurs, sont subventionnés au niveau de la transformation, et que les usines de transformation canadiennes ne le sont pas.

M. Broeska: Les usines de transformation canadiennes ne sont pas subventionnées au niveau de la transformation. Nos concurrents jouissent d'un large éventail de subventions...

M. Keyes: Et pourtant le GATT nous pénalise parce que nous subventionnons nos transports, si j'ai bien compris? Est-ce que l'Europe et les États-Unis, etc., subventionnent eux aussi le transport, en sus de la transformation?

M. Broeska: Le marché américain est de nature totalement différente du nôtre. Le secteur canadien de la transformation dépend dans une très large mesure de ses débouchés à l'exportation. Aux États-Unis, au contraire, les débouchés sont surtout sur le marché national et sont desservis soit en direct par camionnage local ou bien, si la production est exportée, les usines sont situées le long du Mississippi ou des voies ferrées à proximité de ports ou de débouchés.

M. Keyes: Je suppose que le grand reproche que l'on nous fait au GATT... je ne suis pas sûr, il faudrait que vous m'expliquiez pas à pas si c'est possible. C'est peut-être trop complexe et nous pourrions en reparler plus tard, mais j'aimerais savoir pourquoi nous avons ce problème?

M. Broeska: Je suppose que vous parlez principalement de la subvention LTGO.

M. Keyes: Oui.

M. Broeska: Je crois que la subvention au titre de la LTGO est structurée de manière à s'appliquer exclusivement au transport à l'exportation. Par conséquent, elle représente quelque chose qui fausse le volume et la valeur des produits transportés depuis l'intérieur jusqu'au point d'expédition à l'étranger. Il est vrai que nos règles défavorisent nos concurrents des États-Unis, d'Europe ou d'Asie du Sud ou d'Amérique latine, où il y a concurrence. Toutefois, la distorsion induite par la LTGO sur notre industrie est certainement négative pour nous et nous empêche très certainement d'être aussi compétitifs que nous le voudrions, tant outre-mer que sur le marché nord-américain.

Le vice-président (M. Atkinson): Vous avez mentionné les deux voies navigables dans votre exposé... je m'intéresse aux États-Unis. Je suppose que vous faisiez allusion là au bassin du Mississippi?

M. Broeska: C'est juste.

Le vice-président (M. Atkinson): Lorsque vous dites qu'il est lourdement subventionné, est-ce qu'il s'agit uniquement du Génie militaire américain qui entretient la voie navigable, ou bien y a-t-il d'autres subventions encore?

[Texte]

Mr. Broeska: Not that we're aware of. I think that is the main component of the subsidy that is identified. To the extent that there is subsidization, I think that has tended to be largely overlooked in transportation subsidies in a lot of the trade negotiations.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): No one in the current negotiations. . . ? In GATT negotiations is that being looked at in terms of a subsidy?

Mr. Broeska: To the extent that it is exclusively an export subsidy, there is a problem. The Army Corps of Engineers as a subsidy component is kind of similar to the WGTA subsidy to Thunder Bay in that it serves also a large domestic market and cannot be wholly attributed towards an export subsidy. I'm not sure of the classification that trade negotiators have given it in terms of GATT, but certainly it is a point that is raised in defence by Canada and by other nations when they have to defend transport subsidies.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Just to repeat, you're strongly in favour, in your particular circumstance, of paying the producer any subsidy that is going to be paid?

Mr. Broeska: We believe that for our industry this is the answer to the financial situation we are faced with now. It's a large negative impact on us and we believe a change in the method of payment to compensate the producer directly would present a level playing field between a processing industry and the raw product that does not now exist. Therefore, the answer is yes.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I don't think there are further questions. I want to thank you for your brief and for the points you've put forward. They were put forward well and forcefully and certainly will be taken into consideration. Thank you very much, gentlemen.

● 1435

Mr. Broeska: Thank you. I appreciate the opportunity.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I don't see any representatives from the Canada Grains Council here. Maybe we can take a five-minute break and then come back for the Canada Grains Council.

● 1436

● 1446

The Chairman: Our next witness is from the Canada Grains Council. With us we have Mr. Douglas Campbell, the president of that organization.

Welcome to the hearings, Mr. Campbell. You have prepared a brief. It is somewhat lengthy so I assume you will summarize it for the benefit of the committee. I invite you to begin.

Mr. Douglas E. Campbell (President, Canada Grains Council): Thank you very much, Mr. Chairman, ladies and gentlemen. I apologize for not being here. I heard you finished your last brief a little early.

[Traduction]

M. Broeska: Pas à notre connaissance. Je pense que c'est l'essentiel de la subvention que l'on peut isoler. Dans la mesure où ce rôle de l'armée représente une subvention, cette dernière a été largement oubliée dans les négociations commerciales où l'on traitait des subventions au transport.

Le vice-président (M. Atkinson): Personne, au cours des négociations actuelles. . . ? Est-ce que dans le cadre des négociations du GATT cela est considéré comme une subvention?

M. Broeska: Dans la mesure où il s'agit exclusivement d'une subvention à l'exportation, cela pose un problème. Le rôle du Génie militaire américain en tant qu'élément de subvention est similaire à la subvention au titre de la LTGO payée à Thunder Bay en ce sens qu'elle couvre aussi un important marché intérieur et ne peut être entièrement attribuée aux exportations. Je ne suis pas sûr de la classification que les négociateurs lui ont attribuée pour ce qui est du GATT, mais c'est certainement un argument que le Canada et d'autres pays invoquent lorsqu'il leur faut défendre leurs subventions au transport.

Le vice-président (M. Atkinson): Juste pour être sûr, vous êtes fortement partisans, pour ce qui vous concerne, de payer toute subvention octroyée directement au producteur?

M. Broeska: Nous pensons que, dans notre secteur, ce serait la solution au problème financier que nous connaissons aujourd'hui. Le mécanisme actuel entraîne des répercussions néfastes pour nous et une modification de la méthode de paiement de façon à verser la subvention directement au producteur établirait une égalité de concurrence entre les produits de transformation et les produits bruts qui n'existe pas actuellement. Par conséquent, la réponse est oui.

Le vice-président (M. Atkinson): Je ne pense pas qu'il y ait d'autres questions. Je tiens à vous remercier de votre mémoire et des arguments que vous avez avancés. Vous les avez présentés de façon très convaincante et nous en tiendrons certainement compte. Merci beaucoup, messieurs.

M. Broeska: Je vous remercie. J'ai été ravi de l'occasion.

Le vice-président (M. Atkinson): Je ne vois pas ici les représentants du Conseil des grains du Canada. Nous pourrions peut-être faire une pause de cinq minutes en attendant leur arrivée.

Le président: Notre prochain témoin sera le Conseil des grains du Canada, en la personne de M. Douglas Campbell, son président.

Bienvenue à ces audiences, monsieur Campbell. Vous avez rédigé un mémoire. Il est un peu long et je suppose que vous allez le résumer pour nous. Vous avez la parole.

M. Douglas E. Campbell (président, Conseil des grains du Canada): Je vous remercie, monsieur le président, mesdames et messieurs. Veuillez m'excuser de vous avoir fait attendre, j'ai appris que vous aviez fini un peu en avance avec le témoin précédent.

[Text]

I will flip through this very briefly. The introductory page is just to show you the diversity of membership in the Canada Grains Council. As you will see, there are 32 member groups ranging from farmers and farm organizations to grain companies to processors—milling and malting and brewing—as well as oilseed crushing, the feed industry, the commodity exchanges, the shippers, and various merchants. In addition there's a very large element from the transportation community: both major railways, the ports of Vancouver and Thunder Bay, and Canada Ports Corporation representing the others, as well as the lake shipping fleet. We do have a very major flavour from the transportation community.

It goes without saying that transportation is very important to our members. There is an attached table indicating that out of Canadian production, some 74% is moved by rail and some 61% is destined to export markets. As I think you all are very well aware, many of our competitors are closer to the cheaper ocean transport, so transport and handling costs and capacity are always under scrutiny.

We have appendix 3, which is a fact sheet showing the elements of the grain handling and transportation system, the numbers, the costs, and the tariffs for 1991-92, which you may be interested in reviewing.

I'll flip now to page 3. Concerning the methodology of the council in terms of public policy, we have a certain number of guiding principles, many of which are consistent with those that have been established by the current federal administration with respect to agriculture.

The four pillars as laid out in the middle of page 3 are more market responsiveness, greater self-reliance, recognition of regional diversity, and increased environmental sustainability. Adherence to those principles, particularly an industry-driven orientation towards solving industry challenges, is what guides the council and its membership. We generally favour a policy and regulatory environment driven by market forces. While recognizing that many regulatory issues are neither black nor white, our members generally favour solutions containing the minimum of regulation beyond the need for adequate safety, industry standards and their enforcement.

We then break our brief into two sections: one is general recommendations, and section III is on the Rivard report recommendations in particular.

I mentioned that we do have a surprising degree of consensus amongst our 34 member groups in terms of general direction and philosophy.

The following comments reflect on two major pieces: the Western Grain Transportation Act as well as the National Transportation Act, 1987. We have three main points to make with respect to these two acts. One is that reform is of great priority to our membership. We very much feel that all efforts should be made by federal officials to link the Rivard regulatory review initiative, your standing committee review, with the impact of these two major pieces of legislation and the impact

[Translation]

Je vais passer en revue ce mémoire très brièvement. La page d'introduction vise simplement à vous montrer la diversité des membres du Conseil des grains du Canada. Comme vous le voyez, il y a 32 groupes membres, depuis des agriculteurs et des organisations agricoles jusqu'à des compagnies céréalières et des entreprises de transformation... minoterie et maltage et brasserie... de même que la trituration des oléagineux, le secteur des provendes, d'aliments pour animaux, les bourses de commerce, les expéditeurs et divers négociants. Un bon nombre de nos membres appartiennent également au secteur des transports: les deux grandes compagnies ferroviaires, les ports de Vancouver et de Thunder Bay, et la Société canadienne des ports représentant les autres ports, de même que la flotte marchande des Grands Lacs. Le monde des transports est donc très largement représenté chez nous.

Il va sans dire que le transport occupe une place très importante dans l'activité de nos membres. J'ai joint un tableau montrant que sur le total de la production canadienne, 74 p. 100 environ est transportée par rail et 61 p. 100 est destinée à l'exportation. Comme vous le savez tous, nombre de nos concurrents sont plus proches des ports océaniques que nous, si bien que les frais et la capacité de transport et de manutention sont un souci constant.

Il y a dans le mémoire une annexe 3, qui est un tableau sommaire montrant les éléments du système de manutention et de transport du grain, les volumes, les coûts et les tarifs pour 1991-1992, données qui vous intéresseront peut-être.

Je vais maintenant passer à la page 3. Pour ce qui est de la méthode suivie par le conseil en matière de politique gouvernementale, nous avons un certain nombre de principes directeurs, dont beaucoup sont conformes à ceux arrêtés par l'administration fédérale actuelle dans le domaine de l'agriculture.

Les quatre piliers, énoncés au milieu de la page 3, sont une meilleure adaptabilité au marché, une plus grande autonomie financière, la reconnaissance de la diversité régionale et une meilleure protection de l'environnement. Ce sont ces principes, et particulièrement l'idée que l'impulsion de la solution des problèmes de l'industrie doit provenir de l'industrie elle-même, qui guident le Conseil et ses membres. Nous sommes généralement en faveur d'une politique et d'un cadre réglementaire axés sur les forces du marché. Tout en reconnaissant que maints problèmes réglementaires exigent des positions nuancées, nos membres préconisent en général des solutions comportant le minimum de réglementation, en dehors des contraintes de sécurité et de normalisation.

Notre mémoire comporte ensuite deux parties: l'une renferme les recommandations générales et la partie III porte sur les recommandations du rapport Rivard en particulier.

J'ai mentionné que nous avons un degré de consensus surprenant parmi nos 34 groupes membres pour ce qui est de l'orientation et des principes généraux.

Les remarques qui suivent intéressent deux grands mécanismes: la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les transports nationaux de 1987. Pour ce qui est de ces deux lois, nous adoptons trois grandes positions. La première est que leur réforme est urgente aux yeux de nos membres. Nous pensons qu'aucun effort ne doit être épargné par les fonctionnaires fédéraux pour établir le lien entre l'examen de la réglementation de la commission Rivard, l'examen de votre

[Texte]

they have on the competitiveness of grain producers, the Canadian Wheat Board and other merchants, handlers and carriers, as well as the various processors listed there.

• 1450

The Western Grain Transportation Act directly affects the operation and competitiveness of virtually all our members. Its timely resolution is supported by most members, with several maintaining neutral public positions, stating they will adapt to the reforms negotiated between government and their farmer constituents.

A current unofficial tally of farm organizations, firms and provincial governments supportive of WGTA reform is attached as appendix 4. You'll see it's a very long and extensive list. For safety's sake, I put "unofficial" at the top of it. As you know, these are all subject to various discussions.

Comprehensive review of the Western Grain Transportation Act has been occurring—and I put "repeatedly" there—since the legislated review of 1985-86. Given that consultations have been extensive over that period, it is now time for decisive action on each of the following aspects: method of payment, crop modal and port neutrality, seaway pooling, branch line rationalization, freight rate flexibility, and minimum compensatory rates.

We do appreciate that the current administration has publicized its intent to implement WGTA reform effective August 1, 1994. We do, however, urge the federal government to accelerate its implementation process as the issues are all well known and understood, and delay only jeopardizes the financial situation and investment climate for all stakeholders. For those reasons, we suggest that phase-in should be accelerated and take no longer than three years.

Other issues of importance to council members that have to be addressed on a priority basis include seaway viability, particularly bridge financing. I'm sure you will hear from some of the spokesmen for the seaway. I know you've heard from the Thunder Bay Harbour Commission as well today. Another issue is branch line rationalization, a major issue for our members. That of course includes one significant branch line heading north in this province.

The second major point we would like to make is the need for a coordinated federal and provincial transportation and fiscal policy to achieve a balance and to eliminate duplication between public sector and private sector infrastructure, to eliminate outmoded and excessive regulation so that our ports, our vessel operators, railways and truckers can remain competitive.

Given the higher traffic densities and the more favourable market environment and fiscal policies in the United States, Canada's east-west transport links are vulnerable to loss of export-import traffic to American transport corridors. We are

[Traduction]

comité permanent, et l'impact de ces deux grandes lois sur la compétitivité des producteurs céréaliers, la Commission canadienne du blé et d'autres négociants, les manutentionnaires et transporteurs, ainsi que les diverses entreprises de transformation indiquées ici.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest influe sur l'activité et la compétitivité de pratiquement tous nos membres. La plupart d'entre eux préconisent une réforme rapide, un certain nombre adoptant une position publique neutre, indiquant simplement qu'ils s'adapteront aux changements qui seront négociés entre eux par le gouvernement et les agriculteurs.

Nous donnons à l'annexe 4 un recensement officieux des organisations agricoles, des entreprises et gouvernements provinciaux partisans d'une réforme de la LTGO à l'heure actuelle. Vous pouvez voir qu'il s'agit d'une très longue liste. Par prudence, j'ai inscrit en haut le mot «officieux». Comme vous le savez, ces positions sont susceptibles de varier selon diverses discussions qui peuvent se dérouler.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest a été réexaminée en profondeur—et j'ai ajouté l'expression «de façon répétée»—depuis l'examen de 1985-1986 qui était prévu dans la loi. Étant donné les consultations de grande ampleur menées au cours de cette période, il est temps maintenant de prendre des mesures décisives sur les aspects suivants: modalités de paiement, neutralité des modes de transport et des ports par rapport au produit, mise en commun pour le transport maritime, rationalisation du réseau d'embranchements, souplesse des tarifs de fret et taux compensatoires minimum.

Nous savons que le gouvernement actuel a annoncé son intention de mettre en oeuvre une réforme de la LTGO à compter du 1^{er} août 1994. Nous exhortons cependant le gouvernement fédéral à accélérer le processus, du fait que les problèmes qui se posent sont bien clairs et connus, et que tout retard ne ferait que nuire à la situation financière de toutes les parties intéressées et aux perspectives d'investissement. Pour ces raisons, nous préconisons d'accélérer l'échéancier de mise en oeuvre, qui ne devrait pas s'étaler sur plus de trois ans.

D'autres sujets importants aux yeux des membres du conseil qu'il convient d'aborder de façon prioritaire sont la viabilité de la voie maritime, et particulièrement le financement intérimaire. Je suis sûr que vous entendrez des représentants de la voie maritime. Je sais que vous avez déjà entendu aujourd'hui la Commission portuaire de Thunder Bay. Un autre grand problème est la rationalisation des embranchements, très important aux yeux de nos membres. Cela englobe évidemment un important embranchement desservant le nord de cette province.

Notre deuxième grande revendication est l'adoption d'une politique en matière de transport et de financement coordonnée aux niveaux fédéral et provincial, de manière à établir un équilibre et supprimer le double emploi entre l'infrastructure publique et privé, supprimer les règlements désuets et tatillons de façon à permettre à nos ports, nos armateurs, nos chemins de fer et camionneurs de rester compétitifs.

Étant donné les plus fortes densités de trafic et le climat commercial et les politiques financières plus favorables aux États-Unis, les liaisons est-ouest du Canada risquent de perdre le trafic d'export-import au profit des axes américains. Nous

[Text]

seeing both railways reposition their strategies and investments in light of these factors. This vulnerability is, in our opinion, deserving of immediate attention by the Canadian government and industry.

The U.S. administration has consistently supported surface transport, recognizing it as critical to economic prosperity. Canada's existence as a sovereign nation was built upon strong east-west transport linkages. If the strength of those linkages is not maintained and fostered, allowing a healthy economic environment for carriers and ports, then Canadian shippers will look to southern corridors. Stakeholders' patience has been taxed and shareholders' patience has almost run out. I need not tell you that sulphur, potash, let alone grain shippers, are already actively searching for lower-cost routings.

The third major point is to reduce rail regulation. The railways are subject to regulation perhaps unmatched in any other commercial sector of the economy. The common carrier provisions require the railways to furnish adequate and suitable accommodation for the handling of all traffic, regardless of its commercial merit.

We feel that the National Transportation Act, the Western Grain Transportation Act, and the Railway Act impose many obligations but do not include in their policy what is fundamental in the U.S. legislation, and that is the promotion of an efficient rail transportation system by allowing the carriers to earn adequate revenues. We commend the Rivard commission for incorporating that fundamental principle into its report, and we encourage you, the standing committee, to endorse this as well.

• 1455

We conclude our remarks in this section by urging that many of the regulations and regulatory bodies administering these three Canadian acts be examined, consolidated, and wherever possible, sunsetted.

With respect to the Rivard commission itself, as we said earlier, we are appreciative of the federal initiative in the February 1992 budget. The agricultural review has been thorough and effective, with some 58 recommendations accepted already by government. The transport review, from our vantage point, has been similarly comprehensive. We certainly appreciated the opportunity for input to the Rivard commission, the seaway round table chaired by Mrs. Martin, and the WGTA initiatives started by Mr. Mazankowski and followed through by Mr. McKnight and Mr. Mayer.

The methodology used by Rivard, we think, was commendable. In addition to receiving the more than 160 briefs, I think conducting follow-up interviews has clearly resulted in an industry-driven set of recommendations, which we endorse.

Our specific responses to those recommendations are contained in appendix 2. For convenience, we put the key recommendations on one side of the page and the council reaction on the other. You will find we agreed with

[Translation]

voyons déjà les deux compagnies ferroviaires réajuster leurs stratégies et leurs investissements à la lumière de ces facteurs. À notre sens, cette vulnérabilité exige l'attention immédiate du gouvernement canadien et de l'industrie.

L'administration américaine n'a cessé de soutenir le transport de surface, le considérant comme essentiel à la prospérité économique. La souveraineté nationale canadienne a toujours été construite sur de bonnes liaisons de transport est-ouest. Si l'on ne les préserve pas, par l'établissement d'un environnement économique sain pour les transporteurs et les ports, les expéditeurs canadiens vont se tourner vers les axes du sud. La patience des parties intéressées a été mise à rude épreuve et celle des actionnaires est presque épuisée. Je n'ai pas besoin de vous dire que les expéditeurs de soufre, de potasse, sans parler de ceux de céréales, cherchent déjà activement des axes de transport moins coûteux.

Notre troisième grande position est la nécessité d'alléger la réglementation ferroviaire. Les chemins de fer sont astreints à des contraintes qui n'ont d'équivalent dans aucun autre secteur de notre économie. Les dispositions relatives aux transporteurs publics obligent les chemins de fer à fournir des moyens adéquats et appropriés pour le transport de tout fret, quelle qu'en soit la rentabilité commerciale.

Nous estimons que la Loi sur les transports nationaux, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les chemins de fer imposent de nombreuses contraintes mais sans offrir l'avantage fondamental de la législation américaine, à savoir la promotion d'un système de transport ferroviaire efficient, lequel passe par la possibilité pour les transporteurs de gagner des revenus adéquats. Nous félicitons la commission Rivard d'avoir posé ce principe fondamental dans son rapport et nous vous exhortons, vous le comité permanent, à y souscrire également.

En conclusion de cette partie, nous demandons que nombre des règlements et organismes de réglementation administrant ces trois lois canadiennes soient revus, rationalisés et, chaque fois que possible, soumis à une clause d'expiration.

Pour ce qui est de la commission Rivard elle-même, comme nous l'avons dit, nous apprécions l'initiative fédérale contenue dans le budget de février 1992. L'examen agricole a été exhaustif et bien mené, et 58 recommandations ont déjà été acceptées par le gouvernement. L'examen du transport, à notre sens, a été tout aussi exhaustif. Nous avons apprécié d'avoir été consultés par la commission Rivard, la table ronde sur la voie maritime présidée par M^{me} Martin et l'initiative LTGO lancée par M. Mazankowski et menée à bien par MM. McKnight et Mayer.

Nous pensons que la méthode suivie par Rivard a été bonne. Outre les 160 mémoires soumis, je pense que les entretiens de suivi qui ont été menés ont clairement abouti à des recommandations axées sur les vœux de l'industrie, des recommandations auxquelles nous souscrivons.

Nous indiquons à l'annexe II notre réaction spécifique aux recommandations individuelles. Pour plus de commodité, nous avons reproduit le texte des recommandations sur la partie gauche de la page et la réaction du conseil à droite. Vous verrez

[Texte]

recommendations 6, 7 and 8—all aspects of 8, particularly on paragraph (d), abandonment procedures. We think that would effectively inform taxpayers and shippers as to the minimum cost of line preservation, and that's very important. We also endorse paragraph (d) in that it would allow the development of efficient short line rail operators.

You will note that we agree with recommendations (e), (f), (g), (h) and (i) on page 4. We have a question on (j) with respect to whether the intent extends to providing capital or operating subsidies to the said line. It seems a little unclear to us. I apologize; perhaps we haven't dug enough into the full text to properly understand that.

With respect to branch lines, recommendation 9, we agree wholeheartedly. We feel major savings will accrue to producers at large through reduction of line-related costs as well as to the rail and primary elevator operators through economies of scale.

On conveyance of lines, we agree with paragraphs (a), (b), (c), (d) and (e) as noted, as we do with respect to track sharing under the railway carriers section, recommendation number 11.

With respect to number 12, I guess we need clarification in terms of common user rail plant. This appears to be a lead-in to public ownership of the roadbed, and while the concept deserves examination, it does not eliminate the reality that ownership and maintenance costs are high and they have to be paid for by someone.

We agree with recommendation 13, allowing the usage by more than one operator of trackage so long as the track owners are appropriately compensated. We agree with recommendations 14 and 15.

Then we jump all the way to number 25, with which we agree, and 26, paragraph (a) in particular, with which we agree.

With respect to recommendation 28, you will note that I put that our members do have individual views on that subject, the question of compensatory rates. As a matter of fact, several of our members are in dispute with each other and are going through the legal process at this point in time.

• 1500

With respect to regional development, recommendation number 33—

Mr. Keyes: I'm sorry, Mr. Chairman. Are they going through a legal procedure at this time?

Mr. Campbell: With respect to the railway freight pricing east of Thunder Bay for the carriage of grain, as you may or may not be aware, several intervenors have objected. I think they filed a petition and the railways have just responded on two grounds: one is that perhaps the rates are not compensatory and... Mr. Angus, help me out. I'm sure you're on top of that.

Mr. Angus: It's in the brief we got this morning.

Mr. Keyes: I understand some of that, but... As the head of this organization, United Grain Growers, you speak on behalf of the many organizations, but—

[Traduction]

que nous sommes d'accord avec les recommandations 6, 7 et 8... tous les éléments de la huitième, particulièrement le paragraphe (d), les mécanismes d'abandon de lignes. Nous pensons que cela informerait efficacement les contribuables et expéditeurs du coût minimal du maintien de lignes, ce qui est très important. Nous souscrivons également au paragraphe (d) en ce sens qu'il autoriserait l'apparition de compagnies efficaces de transport sur lignes courtes.

Vous noterez que nous sommes d'accord avec les recommandations (e), (f), (g), (h) et (i) de la page 4. Pour ce qui est de la (j), nous nous demandons si ladite ligne pourrait recevoir des subventions d'équipement ou d'exploitation. Cette incertitude est peut-être due au fait que nous n'avons pas suffisamment fouillé le texte du rapport lui-même.

Pour ce qui est des embranchements, la recommandation 9, nous sommes entièrement d'accord. Nous pensons que les producteurs, de même que les exploitants ferroviaires et d'éleveurs primaires pourront bénéficier d'importantes économies grâce à la réduction des frais de lignes, principalement sous forme d'économies d'échelle.

Pour ce qui est des cessions de lignes, nous souscrivons aux paragraphes (a), (b), (c), (d) et (e), de même qu'à la recommandation 11 intéressant la mise en commun des voies, cette dernière figurant dans le chapitre sur le transport ferroviaire.

Pour ce qui est de la recommandation 12, nous aurions besoin d'éclaircissements en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire. On semble préparer le terrain à la propriété publique des voies, et si l'idée mérite examen, il n'en reste pas moins que les frais de propriété et d'entretien sont élevés et devront bien être payés par quelqu'un.

Nous sommes d'accord avec la recommandation 13, qui prévoit l'utilisation d'une même voie par plusieurs transporteurs pourvu que les propriétaires de la voie soient indemnisés. Nous souscrivons aux recommandations 14 et 15.

Nous passons ensuite directement à la recommandation 25, à laquelle nous souscrivons, et à la recommandation 26, et principalement son paragraphe (a), avec lequel nous sommes d'accord.

Pour ce qui est de la recommandation 28, vous noterez que j'ai indiqué que nos membres ont des opinions individuelles sur cette question, à savoir la question des taux compensatoires. De fait, plusieurs de nos membres sont en litige les uns avec les autres et ont engagé des procès.

Pour ce qui est du développement régional, la recommandation numéro 33...

M. Keyes: Excusez-moi, monsieur le président. Y a-t-il des procès en cours en ce moment?

M. Campbell: Pour ce qui est des tarifs de fret ferroviaires à l'est de Thunder Bay, pour le transport de grains, vous savez peut-être que plusieurs intervenants ont déposé des objections. Je crois savoir qu'ils ont déposé une pétition et les chemins de fer ont répondu en invoquant deux arguments: le premier est peut-être que les tarifs ne sont pas compensatoires et... monsieur Angus, aidez-moi. Je suis sûr que vous connaissez la situation mieux que moi.

M. Angus: C'est dans le mémoire que nous avons reçu ce matin.

M. Keyes: Je comprends une partie du problème, mais... En tant que dirigeant de cette organisation, l'Union des producteurs de grain, vous parlez au nom de nombreuses organisations, mais...

[Text]

Mr. Campbell: I flagged on that one—

Mr. Keyes: Is it a consensus thing that you come forward with this?

Mr. Campbell: Wherever possible. That is one item where I mentioned our membership has very different views, so we have not taken a position on it.

Mr. Keyes: Is it equally split?

Mr. Campbell: We haven't done a head count. Because it's into a legal process between the rail carriers and the port and the lake vessel operators, all of whom are members, we have not taken a position nor have we been asked to take a position on the merits or demerits of that particular case.

Mr. Keyes: Sorry to interrupt.

Mr. Campbell: There's no "agree" in front of that, if that's what I confused you on.

Mr. Keyes: No, it was more a question of process.

The Chairman: Excuse me, Mr. Keyes, we have to carry on. If you have further questions of the witness you can use your time to pursue them.

Mr. Campbell: With respect to recommendation 33 on regional development, we very much agree with the Rivard suggestion that regional development should be treated totally separately from transportation policy. By saddling carriers and shippers with regional development objectives of various levels of government, we feel it's totally inappropriate and we give one very obvious example there.

Recommendation number 34 suggests that the government assess all transportation subsidies. We certainly agree with that and we've itemized the four or five acts that affect our members: the WGTA, the Atlantic and Eastern, the minimum compensatory rates, and the ARFA-MARFA rates in the maritimes.

We agree, as you'll see, with everything else on page 13. On page 14 we agree very much with the recommendation with respect to taxation. We note that perhaps one of the best examples is rail, where there are very onerous diesel fuel taxes in Saskatchewan, and I know Manitoba is not far behind. There are employment taxes here in Manitoba, high property and bridge taxes in British Columbia. It not only makes it difficult for the railways, but it also makes it difficult for the shippers who ultimately have to pay for that, or there's cross-subsidization and the onus is heavier on other shippers.

On the CN Rail privatization, again I note that our members have individual views there. I would think most of them are positive, but we have not done a head count to suggest there is anything close to unanimity with respect to privatization.

We weren't clear exactly what was meant by recommendation 41. Otherwise, I think we agreed with all the other recommendations as noted there.

[Translation]

M. Campbell: J'ai indiqué à ce sujet. . .

M. Keyes: Est-ce que les réactions que vous indiquez ici font l'objet d'un consensus?

M. Campbell: Chaque fois que possible. Sur ce point particulier, j'ai indiqué que nos membres ont des avis divergents, et c'est pourquoi nous n'avons pas pris position.

M. Keyes: Sont-ils partagés à égalité?

M. Campbell: Nous n'avons pas fait de comptage. Étant donné que le litige oppose les transporteurs ferroviaires, le port et les exploitants des navires des lacs, qui sont tous membres, nous n'avons pas pris position sur cette recommandation, nous n'avons pas pris position et n'avons d'ailleurs pas été invités à le faire.

M. Keyes: Désolé de vous avoir interrompu.

M. Campbell: Un «d'accord» n'y est pas apposé, si c'est cela qui vous a dérouté.

M. Keyes: Non, je voulais surtout savoir quel processus vous suiviez.

Le président: Désolé, monsieur Keyes, mais nous devons poursuivre. Si vous avez d'autres questions à poser au témoin, vous pourrez le faire pendant votre temps de parole.

M. Campbell: Pour ce qui est de la recommandation 33 sur le développement régional, nous sommes tout à fait d'accord avec le principe de M. Rivard voulant que le développement régional soit totalement séparé de la politique de transport. Nous pensons qu'il est tout à fait inacceptable d'infliger aux transporteurs et expéditeurs le fardeau des objectifs de développement régional de divers paliers de gouvernement, et nous en donnons un exemple très évident.

La recommandation numéro 34 préconise que le gouvernement revoie toutes les subventions au transport. Nous sommes certainement d'accord avec cela et nous en citons quatre ou cinq qui pénalisent nos membres: la LTGO, la subvention dans la région Atlantique et à l'Est, les tarifs compensatoires minimaux, les tarifs imposés par la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique et la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

Nous sommes d'accord, comme vous le voyez, avec tout le reste de la page 13. À la page 14, nous souscrivons tout à fait à la recommandation sur la fiscalité. Nous notons que l'un des meilleurs exemples est peut-être le rail, qui est pénalisé par des taxes sur le gazole très élevées en Saskatchewan, le Manitoba n'étant pas loin derrière. Il y a des taxes sur les salaires ici au Manitoba, des taxes foncières et de pont très élevées en Colombie-Britannique. Cela rend les choses non seulement difficiles pour les chemins de fer, mais également pour les expéditeurs qui payent tout cela au bout du compte, ou bien alors il y a interfinancement et ce sont d'autres expéditeurs qui sont amenés à payer.

Pour ce qui est de la privatisation de *CN Rail*, j'indique là encore que nos membres ont des vues divergentes. Je pense que la plupart sont en faveur, mais nous n'avons pas fait de recensement qui nous permet de dire que nous approchons de l'unanimité en ce qui concerne la privatisation.

Nous ne voyons pas très bien ce que l'on entend par la recommandation 41. Sinon, je pense que nous sommes d'accord avec toutes les autres recommandations faites.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Now I'll call on Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman. The only reason I interrupted briefly was that I didn't understand the process. Your organization has put "agreed" beside certain things, but when you're not agreed, there's no comment. It doesn't say "did not agree". When it's agreed does that mean every member of your organization agrees with it?

Mr. Campbell: Pretty well. Let me put it another way: there has been no disagreement with any of the points mentioned there. Our basic format out of our 34 members is to ask them all for individual comments and priorities. When this particular commission report was in process, we pulled together a grouping—I think it was about 12 of the 34 members—to build our brief, if you will, to identify priorities. That was a combination of shippers and carriers and farm groups. That brief, which is the essence of what you have before you, was fully vetted and endorsed by the general membership last June.

• 1505

In addition, as I suggest in the parts I jumped over, we took a recent survey in April 1993. It's in appendix 1. You'll see how high the grain handling and transportation issues are with respect to our directors. On grain handling, 84% felt that grain handling was either a medium or high level of concern, and 73% said the council had a major role. Similarly for transportation, it was virtually the same numbers.

Mr. Keyes: If I neglected to thank you, Mr. Campbell, for your brief, I'll do so now. It is thorough and you've taken a lot of time and effort to put it together.

Can we take you back to page 5 in your brief? You list other issues of importance to the council members to be addressed on a priority basis—seaway viability, bridge financing. Can you give me some detail on that?

Mr. Campbell: As I'm sure you are aware, the seaway traffic has been dropping for a considerable amount of time. It has dropped to the extent that grain, which used to be back haul, is now considered a front haul by many of the interests in the seaway. These concerns have spilled over into all grain transportation policy because the interests towards Thunder Bay and east have seen their traffic drop consistently over the last dozen years from what was once two-thirds of the grain going eastbound, to now two-thirds going westbound. It has an obvious effect on rail workers and the port of Thunder Bay and the lake operators—

Mr. Keyes: You are aware of the subcommittee's work of this committee.

Mr. Campbell: That's correct, and I've also been a member of Mrs. Martin's round table and a participant in the seaway days—

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Campbell. Je vais maintenant donner la parole à M. Keyes.

M. Keyes: Je vous remercie, monsieur le président. La seule raison pour laquelle je vous ai brièvement interrompu, c'est que je ne comprenais pas bien le processus. Votre organisation a indiqué «d'accord» à côté de certaines recommandations, mais lorsque vous n'êtes pas d'accord vous n'indiquez rien. Vous n'inscrivez pas «pas d'accord». Lorsque vous inscrivez «d'accord», est-ce que cela signifie que c'est l'avis unanime de vos membres?

M. Campbell: Pratiquement. Permettez-moi de dire les choses autrement. Il n'y a eu aucun désaccord sur aucun des points mentionnés ici. Nous avons demandé à chacun de nos 34 membres de nous faire part individuellement de leurs commentaires et priorités. Pendant l'étude de la commission, nous avons constitué un groupe restreint—je pense qu'il comprenait une douzaine de nos 34 membres—pour préparer notre mémoire et déterminer, en quelque sorte, nos priorités. Il comprenait des représentants des expéditeurs, des transporteurs et des agriculteurs. Ce mémoire, qui est l'essence de ce que vous avez sous les yeux, a été pleinement ratifié par l'ensemble des membres en juin dernier.

En outre, comme je l'indique dans des parties du mémoire que j'ai sautées, nous avons effectué récemment un sondage, en avril 1993. Vous en trouvez les résultats à l'annexe 1. Vous y verrez quelle importance les problèmes de manutention et de transport du grain revêtent aux yeux de nos membres. Pour ce qui est de la manutention, 84 p. 100 ont indiqué qu'elle représentait un problème de grande ou moyenne importance, et 73 p. 100 ont indiqué que le conseil avait un rôle de premier plan à y jouer. Même chose pour le transport, les chiffres sont virtuellement identiques.

M. Keyes: Si j'ai omis de vous remercier de votre mémoire, monsieur Campbell, je le fais maintenant. Il est exhaustif et vous avez consacré beaucoup de temps et d'effort à le rédiger.

Pourrais-je revenir à la page 5 de votre mémoire? Vous y indiquez d'autres questions prioritaires aux yeux des membres de votre conseil—la viabilité de la voie maritime et son financement intérimaire. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Campbell: Comme vous le savez sans doute, le volume de trafic sur la voie maritime est en baisse depuis pas mal de temps. Il a tellement reculé que le grain, qui était une marchandise de retour auparavant, est maintenant devenu une marchandise de premier rang aux yeux de bon nombre des parties intéressées. Ces préoccupations affectent d'autres éléments de la politique de transport du grain, car les transporteurs à partir de Thunder Bay vers l'est ont vu leur part du trafic chuter graduellement au cours des 12 dernières années, si bien que là où les deux tiers du grain étaient dirigés vers l'est auparavant, on voit maintenant les deux tiers partir vers l'ouest. Cela a des répercussions évidentes sur les cheminots, le port de Thunder Bay et les armateurs des lacs. . .

M. Keyes: Vous êtes au courant des travaux de notre sous-comité.

M. Campbell: Oui, et j'ai également participé à la table ronde de M^{me} Martin et aux journées. . .

[Text]

Mr. Keyes: If we can get right to the question about the bridge financing and what you mean by that. . .

Mr. Campbell: The basic view given and the facts and figures that seem to be in front of industry and the transport department are that if the tonnages of grain continue to "attrit", the many investments in the seaway will drop below a level that is able to be immediately replaced. I'm talking specifically about lakers that are tied up in dry dock for one year, two years, three years, then the decision is made to scrap them, or it costs upwards of \$250,000 to \$1 million to make them seaworthy again.

You're well aware of the consolidation of vessel operators in the seaway. There are fewer and fewer of them, and I'm not sure any of them would suggest they're even marginally viable at this point in time.

Whether it be the lakers or the deep sea operators, they suggest that if indeed there is no turnaround in grain within the next two, three, four or five years, they will not be making investments. We will have a lack of capacity. If markets then reorient towards Europe or other markets best serviced through eastern Canada, we won't have the capacity or the financial viability to ship in that direction.

I think you're aware that at this point, the west coast capacity, while it has been growing very admirably over the last 20 years—it has reached records of around 20 million tonnes per year—there is major disagreement amongst the industry as to whether the capacity westbound is 20 million tonnes or as high as 25 million tonnes.

• 1510

So this uncertain climate is really making it very difficult for all aspects of the industry in the eastbound direction to decide what to do. They're attempting to put together a constructive package for active consideration. I know they have made presentations to you and to the committee, and while frustrated, they are still hoping these concerns will be recognized in a manner that will allow them to maintain investments in the short term.

I'm sorry, I can't tell you whether that's. . . For some that's 12 months away. Others may have 48 months of breathing time.

Mr. Keyes: What's your opinion of the proposal to extend the WGTA subsidy to the shippers going through the seaway?

Mr. Campbell: Again, when you're in a desperate situation it can be very, very attractive. I think the key question here is, is that fundamentally the right way to deal with what may be a deeper, more penetrating kind of problem?

We have a whole series of stakeholders who would like to have the WGTA extended to them: truckers, hog producers, cattle producers. Indeed, if you attempted to meet all their wishes, the \$630 million Crow benefit right now might have to be \$1 billion or \$1.5 billion. So it is seductive, if you will, to extend some of that money in the seaway direction.

I think what people are having difficulty coming to grips with is whether that is a band-aid or a fundamental solution. There is a general consensus that it is too important to let the seaway viability and capacity drop below a critical level.

[Translation]

M. Keyes: Pourrions-nous en venir tout de suite au financement intérimaire et ce que vous entendez par là. . .

M. Campbell: Les avis et les chiffres dont l'industrie et le ministère des Transports sont saisis indiquent que si le volume de grain transitant par la voie maritime continue à baisser, bon nombre des investissements vont tomber en-dessous d'un niveau qui permette un remplacement immédiat. Je parle plus particulièrement des navires des Grands Lacs remisés en cale sèche pendant un an, deux ans, trois ans, si bien que le choix est entre leur démantèlement ou de payer entre 250 000\$ et 1 million de dollars pour les remettre à flot.

Vous connaissez la concentration qui intervient au niveau des armateurs de la voie maritime. Ils sont de moins en moins nombreux et je suis sûr qu'aucun d'entre eux ne considère son entreprise même comme marginalement viable à l'heure actuelle.

Les exploitants des navires des Grands Lacs comme des navires hauturiers disent que s'il n'y a pas d'inversion de la tendance dans les deux, trois, quatre ou cinq prochaines années, il ne vont plus investir. Nous souffrirons alors d'un manque de capacité. Si les flux commerciaux se réorientent alors vers l'Europe ou d'autres marchés qui seraient le mieux desservis à partir de l'est du Canada, nous n'aurons alors plus la capacité ni la viabilité financière pour le faire.

Je pense que vous savez que, sur la côte ouest, où la croissance a été admirable au cours des 20 dernières années—avec un record de 20 millions de tonnes par an—il y a divergence au sein de l'industrie sur la question de savoir si la capacité vers l'ouest est de 20 millions de tonnes ou plutôt de 25 millions de tonnes.

Ce climat d'incertitude fait qu'il est réellement très difficile pour toutes les parties intéressées au transport en direction de l'est de décider quoi faire. Elles tentent de formuler un ensemble constructif de mesures. Je sais qu'elles sont intervenues auprès de vous et du comité et, tout en exprimant des frustrations, elles continuent à espérer que leurs problèmes trouveront des remèdes qui leur permettront de préserver leurs biens d'équipement à court terme.

Je suis désolé, je ne peux vous dire si. . . Certains peuvent survivre peut-être encore 12 mois, d'autres en ont peut-être encore pour 48 mois.

M. Keyes: Que pensez-vous de l'idée de verser la subvention LTGO aux expéditeurs passant par la voie maritime?

M. Campbell: Encore une fois, lorsqu'on est dans une situation désespérée, cela peut sembler extrêmement attrayant. La question est de savoir si c'est la bonne façon de traiter ce qui est un problème peut-être plus profond et plus insidieux.

Nous avons toute une série d'intervenants qui aimeraient bien que la LTGO leur soit appliquée aussi: les camionneurs, les éleveurs de porcs, les éleveurs de bovins. D'ailleurs, si vous vouliez satisfaire tout le monde, les 630 millions de dollars de subventions au titre du Nid-de-corbeau deviendraient vite un milliard ou 1,5 milliard de dollars. L'idée d'octroyer une partie de ces fonds pour les marchandises transitant par la voie maritime est donc séduisante.

Je pense que les gens ont du mal à décider s'il s'agirait là d'un remède temporaire ou d'une solution fondamentale. Mais l'on s'accorde généralement pour dire que la voie maritime est trop importante pour que l'on laisse sa viabilité et sa capacité tomber en-deça d'un seuil critique.

[Texte]

So if there are no other means, then some of the Crow benefit going towards the seaway—in effect, this fuzzy animal called seaway pooling, which still is not as black and white as many people would like to see so they can properly understand it—probably would be accepted, if not encouraged, by various players in the seaway. It is difficult to tell whether that is the perfect solution.

Mr. Angus: Mr. Campbell, thank you for your presentation this afternoon.

I, too, want to start with the question of process, because I think it's important that we have a sense of whether the views you're expressing are the views in totality of your members or whether it's basically the majority viewpoint. I'll give you one example. When Cy Cook was here this morning on behalf of the Thunder Bay Harbour Commission, he made a very strong plea for environmental components in the NTA. Yet in your presentation you say you agree with recommendation 6, that environmental matters not be addressed specifically in the NTA. There's at least one other example in there, and they're not ones where you've said your members disagree or have varied opinions.

So using that as an example, is this basically the majority feeling of the Grains Council?

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Angus. As I said earlier—and I don't mean to sound like I'm overly waffling—I can't guarantee that we have total unanimity or quiet on every issue.

The points Mr. Cook brought us about environmental considerations, I think, are very legitimate points. They were brought up in a very broad context and they were basically saying that economic decisions right now don't properly include the costs of pollution, diesel fuel usage, and what not. So I don't think we're disagreed that environmental considerations or the economic impact of those considerations aren't a legitimate part of the discussion, but at this point in time those considerations are not properly costed. They're not reflected in trade rates in a manner that I think he might be envisaging or others might be envisaging as appropriate.

It's very clear, and as you're aware, there have been various studies that have very strongly suggested that the water mode has significant economic advantages over the rail mode. That doesn't necessarily line up with the current tariffs that the railways are charging versus what water is charging.

• 1515

Mr. Angus: But Mr. Cook was making the point that it should be a matter of transportation policy as opposed to what the Rivard commission said; it's a matter for everything but transportation in terms of where you put the responsibility. Well, let me leave that.

In your response to recommendation 56, which is the last one—and the recommendation talks about joint hearing boards, etc.—you say:

Agree; this would facilitate for example rail consolidation and joint trackage usage, if the whole proposal could be examined in a comprehensive, rather than ad hoc manner.

[Traduction]

Si donc il n'y a pas d'autre moyen, dans le versement d'une partie des subventions du Nid-de-corbeau à la voie maritime—ce qui revient en pratique à la mise en commun, idée qui n'est pas encore définie assez clairement pour que les gens puissent bien la saisir. Cette idée serait alors probablement acceptée, sinon encouragée, par divers intervenants dans la voie maritime. Il est difficile de savoir si ce serait la solution parfaite.

M. Angus: Monsieur Campbell, merci de l'exposé que vous nous avez fait cet après-midi.

Je veux moi aussi commencer par parler de processus, car je pense qu'il importe que nous sachions si les vues que vous exprimez traduisent l'opinion unanime de vos membres ou une opinion essentiellement majoritaire. Je vais vous donner un exemple. Lorsque Cy Cook a comparu ce matin au nom de la Commission portuaire de Thunder Bay, il a fortement plaidé pour que les considérations environnementales soient inscrites dans la LTN. Or, dans votre exposé, vous vous dites d'accord avec la recommandation 6, à savoir que les questions d'environnement ne soient pas spécifiquement inscrites dans la LTN. J'ai au moins un autre exemple du même ordre, il ne s'agit pas là de cas où vous avez indiqué que vos membres ont des opinions divergentes.

Donc, pour prendre cet exemple, cela traduit-il essentiellement l'opinion majoritaire du Conseil des grains?

M. Campbell: Je vous remercie, monsieur Angus. Comme je l'ai dit—et je ne veux pas paraître trop vacillant—je ne puis garantir l'unanimité totale sur chaque point.

Les positions adoptées par M. Cook sur les problèmes environnementaux sont, je pense, tout à fait légitimes. Il les a abordés dans un contexte très large, disant essentiellement que les décisions économiques aujourd'hui ne tiennent pas dûment compte du coût de la pollution, de l'utilisation de gazole et ce genre de choses. Nous ne sommes donc pas en désaccord avec lui sur le fait que les considérations écologiques ou l'impact économique de ces considérations soient un sujet légitime de débat, mais pour le moment ces aspects ne sont pas adéquatement chiffrés. Ce sont des coûts qui ne se reflètent pas dans les tarifs de la manière que lui ou d'autres peuvent juger appropriée.

Vous savez que nombre d'études indiquent très clairement que le transport par eau présente des avantages économiques importants par rapport au transport ferroviaire. Cela ne se reflète pas nécessairement dans les tarifs actuels des chemins de fer, comparés à ceux des transporteurs maritimes.

M. Angus: Mais M. Cook a dit que ce devait être une question de politique des transports, par opposition à ce qu'a conclu la commission Rivard. Quant à la détermination des responsabilités, cela touche tout sauf le transport. Mais passons à autre chose.

Vous répliquez à la recommandation 56, la dernière, au sujet de commissions mixtes:

D'accord; cela faciliterait par exemple la consolidation des chemins de fer et l'utilisation des voies par les différentes compagnies, à condition que la proposition soit appliquée avec une vue d'ensemble plutôt que d'une manière ponctuelle.

[Text]

On a number of occasions at this committee I've suggested that when it comes to main line rail abandonment, in fact it is ad hockery. The NTA has an application before it to short-line Sydney to Truro; CP has an application in to abandon the Sherbrooke to Saint John, New Brunswick line; and all of this is being done in an ad hoc manner.

There has been a national committee made up of provincial deputy ministers and the federal deputy minister, who for 18 months have been trying to come to grips with what a basic rail network for Canada should like. Has the Grains Council taken a position on whether or not there should be some kind of national network designed and then any applications for abandonment or transfer of authority should then be allowed to move forward, but in the meantime there shouldn't be any more ad hockery?

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Angus. I will attempt to respond, although it's such a broad issue that I'm not sure my response will do it justice. Because the CN and CP are active members of the council and active members of the grain handling and transportation subcommittee work we do, they have brought to the attention of many of these shippers, who are also members of the council, some of the difficulties they face as they try to shed their very, very high fixed costs so they can bring the costs of operation down for everyone, including the grain industry.

The examples that have been given would—if I may use one that's different from yours, but I think the same kind of principle, it's where the CN and CP tracks parallel between Winnipeg, almost parallel east of Thunder Bay through Sudbury, North Bay, Ottawa to Montreal. . . There have been many studies done there. There have been applications put together by the two railways that in effect would see a solution that would have part of the new line being CN, part of it being CP, with connections at the appropriate spots.

My understanding of existing legislation is that each application for abandonment has to be treated on its own merits. So as an example, CP between Montreal and Ottawa might not be allowed to be abandoned for some. . . I won't say obscure reason, but perhaps something that is very local in nature that could be handled in another manner, and the same would apply to CN between Ottawa and North Bay. So I think the need to put together a joint presentation exists there, it exists in the maritimes as to what you've alluded to, and in that sense I think most council members—I might be able to say all, but again in fairness this discussion has not included all members of the council. But generally the shippers and the other members of the council do wish to assist the railways in becoming more cost competitive.

So that is the sense here, that a comprehensive approach rather than an ad hoc approach would assist and streamline the regulatory review when the sense is that under the NTA 1987, it seems to be frustrating and very difficult to come to grips with.

Mr. Angus: In part of your answer—and this may have been just the way I heard it as opposed to what you meant—did you indicate that you've actually seen studies of the area east of Winnipeg where CN and CP have come to some understanding as to what the routing should be, or were you talking about the already publicly announced Ottawa Valley joint operation?

[Translation]

J'ai dit et répété au comité que les décisions concernant l'abandon des lignes principales se prenaient sans tenir compte du reste. L'ONT étudie actuellement une demande visant à transformer la ligne Sydney-Truro en courts trajets. Le CP a demandé l'autorisation d'abandonner sa ligne de Sherbrooke à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Toutes ces demandes sont étudiées dans l'absolu.

On a formé un comité national composé des sous-ministres provinciaux et du sous-ministre fédéral et ils tentent depuis 18 mois de déterminer à quoi devrait ressembler le réseau ferroviaire de base du Canada. Selon le Conseil des grains, devrait-il y avoir un réseau national quelconque? Alors, on pourrait procéder à l'étude des demandes d'abandon ou de cession, mais dans l'intervalle, il faudrait cesser de prendre des décisions cas par cas.

M. Campbell: Merci, monsieur Angus. Je vais tenter de vous répondre, mais la question est si vaste que je crains de ne pas pouvoir en faire le tour. Étant donné que le CN et le CP sont des membres actifs du conseil et qu'ils participent à son sous-comité sur le transport et la manutention des grains, ils ont pu signaler à bien des expéditeurs, qui font également partie du conseil, certains des problèmes auxquels ils sont confrontés quand ils tentent de réduire leurs frais fixes qui sont très élevés, dans l'espoir d'abaisser les coûts d'exploitation de tous, y compris des producteurs de grains.

Si vous permettez, je vais utiliser un exemple différent du vôtre, mais le principe est le même. Les voies du CN et du CP sont parallèles entre Winnipeg et Thunder Bay, Sudbury, North Bay, Ottawa, jusqu'à Montréal. On a fait bien des études là-dessus. Les deux compagnies de chemin de fer ont regroupé leurs demandes afin de pouvoir proposer comme solution la création d'une nouvelle ligne appartenant en partie au CN et en partie au CP, avec des embranchements aux endroits appropriés.

Je crois que la loi actuelle oblige l'office à étudier chaque demande d'abandon individuellement, à la lumière des circonstances de chacune. Ainsi, on pourrait refuser au CP l'autorisation d'abandonner sa ligne entre Montréal et Ottawa pour des. . . Je n'ose pas dire des raisons obscures, mais enfin, il s'agit de motifs très locaux et il devrait y avoir une meilleure manière de procéder. Ce serait la même chose si le CN demandait d'abandonner sa ligne entre Ottawa et North Bay. Il faut donc que les deux sociétés puissent présenter des demandes conjointes, comme dans les Maritimes, dont vous avez parlé. De ce point de vue, je crois que la plupart des membres du conseil—je dirais même tous, mais il faut dire que certains n'ont pas participé à la discussion. En général, les expéditeurs et les autres membres du conseil veulent vraiment aider les chemins de fer à devenir plus compétitifs.

Nous croyons donc qu'il faudrait considérer l'ensemble de la situation et donc rationaliser la réglementation parce que la Loi de 1987 sur les transports nationaux prévoit une procédure assez frustrante et fort complexe.

M. Angus: Je ne sais pas si je vous ai bien compris, mais vous semblez dire qu'il y a effectivement eu des études sur la région à l'est de Winnipeg et que le CN et le CP se sont entendus sur de nouveaux itinéraires. A moins que vous ne parliez plutôt de la mise en commun déjà annoncée des voies de la vallée de l'Outaouais?

[Texte]

[Traduction]

• 1520

Mr. Campbell: I guess for the record I should say the Ottawa Valley. In case you're not aware, Mr. Angus, I'm a former assistant vice-president of network rationalization for Canadian National, so I should limit my remarks to what's in the public domain.

Mr. Angus: We do know that CN and CP have embarked on a study east of Winnipeg, and we also have the work done for the Rivard commission, a study north of Superior, but certainly your comments were the first time anybody has indicated that some of this work has already been done formally. I take your answer as the answer of the hat you're wearing, which is the Canada Grains Council hat.

Mr. Campbell: That's right. Again, just to elaborate a little bit more, I think it's fair to say the railways very much realize that if they don't find every way and means of individually or collectively shedding some of these high fixed costs, they're not going to survive, and we all know the kind of stress they're going through. So let's put it this way. What was taboo to talk about ten years ago, five years ago, or even two years ago is no longer taboo, and at the executive levels those examinations are taking place on a very high priority level.

Mr. Angus: Coming back to the original thrust of my question—and I don't think anybody in this room disagrees with the reality that's out there, that the railway companies will have to find a way at least to stop bleeding, if not to try to arrive at a profit. But the other side of the equation is the public good and the fact that even though they may be consulting with other users and/or a Grains Council or what have you, ultimately they will be making the decision based on their own bottom line.

The question I'm putting to you is, should there be a process in place to ensure that it's not just the bottom line that has to be taken into consideration and the NTA being asked to abandon on a piecemeal basis, but we have to have a national plan in place, much like there was a regional plan—if I can call it that—in place for the grain-dependent lines for the last number of years?

Mr. Campbell: Again, Mr. Angus, that's an excellent question. As you know, we in the grain network have had various guaranteed networks. We had tremendous railway building and elevator building that came to an abrupt halt in 1930–31, with the crash of 1929 and the beginning of the drought and depression. Unfortunately an act was passed in 1931–32, the CN and CP Act, which prevented the railways from eliminating any track, and that act stayed in place until well into the 1960s. The pace of branch line consolidation between the 1960s and really the passage of the NTA in 1987 has been almost totally regulatory, politically motivated or politically frustrated.

I think there's a very large consensus in western Canada that that existing network that's guaranteed until the year 2000 could be downsized very significantly. I think if as little as the worst 10% to 15% of the mileage was eliminated, each and every farmer would save something like \$3.14 per tonne off his freight bill. So there is very large consensus at the group level, the farm organization level, the grain company level, and the railway level. What is obviously still a political problem is the

M. Campbell: Je dois dire qu'il s'agit effectivement du projet de la vallée de l'Outaouais. Au cas où vous ne le sauriez pas, monsieur Angus, j'ai déjà été vice-président adjoint à la rationalisation du réseau du Canadien national. Je dois donc me limiter à ce qui est public.

M. Angus: Nous savons que le CN et le CP ont entrepris une étude sur la région à l'est de Winnipeg. Il y a aussi le rapport des travaux de la commission Rivard, une étude sur la région au nord du lac Supérieur, mais vous êtes le premier à dire qu'il y a déjà eu des études formelles sur la question. Ce que vous me dites, c'est en tant que représentant du Conseil des grains du Canada.

M. Campbell: C'est exact. J'ajouterais néanmoins que les chemins de fer savent pertinemment que s'ils n'empruntent pas tous les moyens possibles et imaginables pour réduire une partie de leurs frais fixes très élevés, ils ne survivront pas. Nous savons tous les difficultés financières qu'ils éprouvent en ce moment. Autrement dit, ce qui était impensable il y a encore 10 ans, et même il y a deux ans à peine, ne l'est plus et ce genre d'études est devenu une priorité pour les dirigeants.

M. Angus: Pour en revenir au but premier de ma question... Personne ici ne niera que la situation actuelle est difficile et que les compagnies de chemins de fer doivent trouver le moyen d'équilibrer au moins leurs budgets, si elles n'arrivent pas à faire des profits. Il ne faut tout de même pas négliger l'intérêt public ni oublier que quelles que soient les consultations menées auprès des utilisateurs et des divers organismes, les chemins de fer prendront une décision en fonction de leurs propres intérêts.

Faudrait-il alors trouver le moyen de nous assurer que les raisons invoquées ne soient pas seulement financières lorsque les chemins de fer demandent à l'ONT l'autorisation d'abandonner des lignes? Manifestement, nous devons avoir un plan national, tout comme nous avons un plan régional—si vous me permettez l'expression—depuis quelques années pour les lignes tributaires de l'industrie du grain.

M. Campbell: Monsieur Angus, voilà une autre excellente question. Comme vous le savez, on a garanti divers réseaux à l'industrie des grains. Jusqu'au début des années trente, il s'est construit beaucoup de voies ferrées et de silos, mais tout cela s'est terminé abruptement avec le krach de 1929, la grande sécheresse et la dépression. Malheureusement, la loi sur le CN et le CP qui a été adoptée en 1931–1932, empêchait les chemins de fer d'abandonner des voies. Or, la loi n'a été abrogée que vers la fin des années soixante. Le rythme de la consolidation des embranchements entre les années soixante et l'adoption de la Loi sur les transports nationaux en 1987 a été entièrement réglementé et tout a fait politisé.

Dans l'Ouest du Canada, la très grande majorité croit que le réseau actuel, garanti jusqu'en l'an 2 000, pourrait être très sensiblement réduit. Je pense que si déjà l'on supprimait de 10 à 15 p. 100 des pires voies, chaque producteur économiserait quelque chose comme 3,14\$ la tonne en frais de transport. La très grande majorité, que ce soit parmi les producteurs, les organisations agricoles, les compagnies céréalières, et même dans les chemins de fer, est pour des changements. Ce qui

[Text]

impact that has on the individual farmer on that line as well as the municipality to the extent that there is a transfer of federal responsibility and cost for rail to the provincial and municipal levels.

I believe you will hear from some grain shippers as well as the Senior Grain Transportation Committee or the Grain Transportation Agency that mechanisms have been very thoroughly discussed by the industry that would come to grips with this, would allow for an accelerated rationalization of the network. And against that backdrop, certainly what you may be contemplating with respect to a downsized network to ensure that no farmer has to truck his grain beyond a certain distance—I think those kinds of discussions would be very appropriate, and I think the assumption by all the stakeholders is that this would be some kind of group industry/government decision.

• 1525

That's a plan that perhaps is not really written in stone. I think all the stakeholders realize this is a sensitive issue, but they also realize the longer they wait the tougher the job gets.

Mr. Atkinson: Thank you, Mr. Campbell. In your brief, as you mentioned, you said we should get on with the reform of the WGTA, and yet you make an interesting comment that all efforts should be made to link the Rivard review and this review with the other elements as well. Then you go on to say that you have some concerns about the strength of the east-west routes and the possibility of losing market to the north-south routes, because you have the ability, I think, to look at all the different players.

Would you say that if all the things you mention in the middle of page 4 are looked at in looking at the reform—plus you've got the seaway viability and bridge financing on the top of page 5—would we be covering all the bases in that regard? Then would you be satisfied that the system is as strong as it can possibly be, that most of the impediments are taken out and it can compete with the north-south routes on that basis?

Mr. Campbell: I think we would be very close if all those things could go forward, and quickly. As you know, the Canadian solution seems to be to talk about it for ten or fifteen years, and it certainly is the case in the grains industry. As an example, if branch line rationalization can proceed rapidly, many of those lines are guaranteed to the year 2000, and there is hardly anyone in senior decision-making positions right now who wouldn't agree that could start right away.

So I think if all of these things we're talking about started right away, we'd have a major positive impact on the investment thinking of major firms. Quite frankly, various of my members are banking whatever earnings they have, wondering out loud whether their next investments shouldn't be in a north-south direction as opposed to an east-west direction. It has caused a great amount of confusion and uncertainty. As I mentioned with respect to the westbound shipments, we have a major debate as to whether the capacity is 20 million tonnes or 25 million tonnes. We have some interests that are actively promoting new facilities at Roberts Bank when others are saying we have a plant that hasn't been used Saturdays and Sundays for the last eight to ten years.

[Translation]

demeure un problème politique, c'est l'impact que les décisions auront sur le producteur ou la municipalité qui se trouve en bordure d'une voie abandonnée, dans la mesure où il y a délégation des pouvoirs et où les gouvernements provinciaux et municipaux doivent assumer les coûts des chemins de fer.

Certains expéditeurs de grains ainsi que le Comité supérieur du transport du grain ou l'Office du transport du grain vous diront que l'industrie a longuement discuté de mécanismes qui permettraient de régler ces problèmes et d'accélérer la rationalisation du réseau. Par conséquent, le réseau à échelle réduite que vous envisagez peut-être pourrait néanmoins permettre de limiter la distance sur laquelle les producteurs devront faire transporter leurs grains en camion. De telles discussions sont tout à fait pertinentes et je crois que l'ensemble des intéressés présumant que les décisions en ce sens seront prises de façon collégiale par l'industrie et le gouvernement.

Ce n'est peut-être pas coulé dans le béton. Je pense que tous les intéressés comprennent que c'est une question délicate et que plus le temps passe, plus c'est difficile.

M. Atkinson: Merci, monsieur Campbell. Dans votre mémoire, vous dites que nous devrions entreprendre la réforme de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest et pourtant, vous faites une autre observation intéressante. Vous croyez qu'on devrait s'efforcer de relier le rapport de la commission Rivard à celui-ci et à tous les autres éléments. Vous dites également vous inquiéter de la vulnérabilité des trajets est-ouest et de la possibilité de perdre une part du marché au profit des trajets nord-sud, parce que vous pouvez, je pense, prendre en compte toutes les parties en cause.

Si tout ce que vous dites au milieu de la page 4 était pris en considération pour la réforme... plus la viabilité de la voie maritime et le financement intérimaire dont vous parlez en haut de la page 5... est-ce que nous aurions fait le tour de la question? Seriez-vous alors convaincu de la solidité du réseau, de la suppression de la plupart des obstacles et de la possibilité de concurrencer les trajets nord-sud?

M. Campbell: Si tout cela pouvait se faire rapidement, ce serait presque gagné. Vous n'êtes pas sans savoir que la méthode canadienne consiste à discuter pendant une quinzaine d'années. C'est, du moins, ce qui se passe pour l'industrie des grains. Par exemple, on pourrait rationaliser rapidement les embranchements, mais la plupart de ces lignes sont garanties jusqu'en l'an 2000. Tous les décideurs conviennent qu'il faudrait en fait commencer à rationaliser tout de suite.

Donc, si tout ce que nous proposons pouvait être mis en oeuvre tout de suite, cela aurait une grande incidence positive sur les décisions d'investissement des grandes entreprises. Franchement, plusieurs membres du Conseil mettent à la banque tout ce qu'ils gagnent et se demandent ouvertement s'il ne vaudrait pas mieux investir dans l'axe nord-sud plutôt qu'est-ouest. La confusion et l'incertitude règnent. Comme je l'ai dit au sujet des expéditions vers l'ouest, le principal objet du débat est de savoir si la capacité est de 20 ou de 25 millions de tonnes. Certains intérêts financiers font la promotion de nouvelles installations à Roberts Bank, tandis que d'autres rétorquent qu'elles n'ont pas été utilisées les samedis et les dimanches depuis une dizaine d'années.

[Texte]

We have such a highly regulated system that I think each of us has a sense, and collectively we have a sense, that we don't have the best inventory control, the best utilization of rail, terminal, primary elevator facilities. We're talking about real fundamentals here, about the shipper and the carrier getting closer together, there not being an NTA and a GTA and/or a Wheat Board and/or other institutions between us. If we can work together closely, then we're actively trying to shave off those pennies per tonne and we're doing it on a daily basis; it's not something we get together in a semi-political environment and look at every five or ten years. That's why we generally favour a move towards a market orientation of any of these things, so it can happen but happen faster and happen every day of the decision-making year.

Mr. Atkinson: I'm glad you brought that up, because I would assume that if we just change the method of payment and don't look at the other things, then we are vulnerable to the north-south pressure you mentioned and the market forces can't work to strengthen the east-west link.

• 1530

Mr. Campbell: That's right. As an example, we have many instances of rail costs and rail tariffs and terminal elevator tariffs in the United States that are considerably below those in Canada. So if you don't allow and encourage the grain companies to shed costs just as quickly as the railways are trying to, if you could reach the Mississippi or the Texas Gulf you can get grain handled for \$2 a tonne. On the Canadian east and west coasts it's \$6, \$8, or \$10 a tonne.

So we need to move on this very quickly. I think you're probably aware that the major shipper in western Canada, the Canadian Wheat Board, even shipped grain through Seattle a little over a year ago. They, as I'm sure other shippers would, would contemplate shipments again through the United States.

We've had a situation in the last two or three years where North Dakota grain, which always went through Duluth—and Duluth is struggling, just as Thunder Bay and the whole seaway system is... Some of that grain is going westbound, and now a lot of it is going south. The railways in the United States have been shedding their costs since 1980, with the passage of the Staggers legislation, and rail rates, not 12 months a year but quite a bit of the year, are highly competitive with water. There's now a significant amount of Dakota grain that's heading south by rail. So the industry is very dynamic. Everything is changing fast around people, but back in Canada there are still some major institutions, laws and regulations that really need to be massaged, and very quickly.

The Chairman: We wish to thank you, Mr. Campbell, for taking your time this afternoon and appearing before the committee on behalf of the Canada Grains Council. As one of our committee members has observed, you have a very well prepared document, and we thank you for it.

Mr. Campbell: Thank you, sir.

The Chairman: We appreciate it, too.

[Traduction]

Nous avons un régime tellement réglementé que nous avons l'impression, collectivement, de ne pas avoir le meilleure contrôle des stocks au monde, ni une utilisation optimale des installations ferroviaires, des silos terminus et des silos primaires. Tout cela est fondamental; il faut que l'expéditeur et le transporteur collaborent plus étroitement et qu'il n'y ait aucune institution entre eux, que ce soit l'ONT, l'OTG, la Commission du blé, ou autres. Si nous pouvons travailler en étroite collaboration, nous arriverons à faire des économies et c'est ce que nous faisons quotidiennement; nous ne nous penchons pas sur la question dans une ambiance semi-politisée, tous les cinq ou dix ans seulement. C'est pourquoi nous sommes pour une réorientation axée sur le marché, car ainsi, les décisions pourraient se prendre plus rapidement et au jour le jour.

M. Atkinson: Je suis content que vous souleviez la question, car je présume que si nous nous contentons de modifier le mode de paiement en faisant abstraction de tout le reste, nous nous retrouverons à la merci des pressions nord-sud dont vous parlez et le marché ne pourra plus solidifier les liens est-ouest.

M. Campbell: Vous avez raison. Par exemple, bien souvent, le coût et le tarif du transport ferroviaire, de même que le tarif des silos terminus, sont beaucoup plus bas aux États-Unis qu'au Canada. Alors, si l'on n'autorise pas et si l'on n'encourage pas les sociétés céréalières à réduire leurs coûts aussi rapidement que les chemins de fer, il se pourrait que l'on aille jusqu'au Mississippi ou dans le Golfe du Texas où le transbordement du grain peut ne coûter que 2\$ la tonne. Sur les côtes est et ouest du Canada, cela coûte 6\$, 8\$ ou 10\$ la tonne.

Nous devons donc agir très rapidement. Vous savez probablement que le plus important expéditeur de l'ouest du Canada, la Commission canadienne du blé, a même expédié du grain par Seattle il y a un peu plus d'un an. Comme bien d'autres expéditeurs, elle envisage probablement d'expédier d'autres cargaisons par les États-Unis.

Depuis deux ou trois ans, le grain du Dakota nord, qui a toujours transité par Duluth—et Duluth souffre, autant que Thunder Bay et que toute la voie maritime... Une partie de ce grain est transportée vers l'ouest, et une bonne partie est maintenant expédiée dans le sud. Les chemins de fer américains compriment leurs coûts depuis 1980, depuis l'adoption de la loi Staggers, et les tarifs ferroviaires, non pas 12 mois par an, mais tout de même une bonne partie de l'année, sont très compétitifs par rapport au transport par bateau. Maintenant, une bonne proportion du grain du Dakota est transportée en train vers le sud. C'est une industrie très dynamique. Tout bouge rapidement, alors qu'au Canada, nous avons encore de grosses institutions, des lois, des règlements qu'il faut moderniser et sans délai.

Le président: Monsieur Campbell, nous voulons vous remercier de vous être donné la peine de venir nous rencontrer cet après-midi au nom du Conseil des grains du Canada. Comme l'a fait remarquer l'un des membres du comité, vous avez un document bien étoffé et nous avons apprécié cela.

M. Campbell: Merci.

Le président: C'est nous qui vous remercions.

[Text]

Now appearing on behalf of the United Grain Growers, we have Mr. Ted Allen, President and Chairman of the Board, along with Paul Earl, Manager of Corporate Affairs. Welcome to the deliberations of the committee, gentlemen. We appreciate your attending upon us this afternoon. You have had distributed to committee members a copy of your brief, and so as not to waste any time, I would ask you to present it.

Mr. T.M. Allen (President and Chairman of the Board, United Grain Growers): Thank you, Mr. Chairman. I think a brief read of our brief anyway would set the stage for any questions or responses you might have to it.

We're here today to give you our comments on the National Transportation Act Review Commission. Our comments today and the brief we've presented have their roots in a paper called *Vision 2000*, which we prepared and made public in 1990. We'll leave you a copy today.

The essential message of this *Vision 2000* is that the grain handling and transportation system must be shaped by market forces. Only if the market is allowed to act and only if the various system participants are allowed the freedom to shape their systems in response to the market will the inefficiencies that characterize grain handling and transportation be removed.

We also argued that a package of policies covering four areas is required to implement this goal fully. These are: (1) method of payment; (2) freight rates; (3) car allocation; and (4) branch lines. This package of policies must be designed to pull the props out from the edifice of regulation that is currently strangling the industry.

When we prepared our brief, we recognized that grain transportation policies were not specifically within the purview of the review commission. Nevertheless, grain is one of the largest single components of the railways' total traffic and as such could not be ignored by the commission in its work.

• 1535

We acknowledged in our brief that behind much of the regulation that strangles the grain industry is a valid concern about the market power of railways. The validity of this concern does not justify the burden of regulation that the industry bears, but the concern itself cannot be ignored.

Starting from this position, we gave the commission three recommendations.

First, given the need for greater market orientation, we recommended that grain rates become subject to the provisions of the NTA rather than the WGTA.

Second, given the need for protection against the railways' market power, we recommended that there be no weakening of the shipper protection mechanisms contained in the NTA.

Third, given the need for efficiency, we recommended that an accelerated program of branch line abandonment be pursued in western Canada.

[Translation]

Nous accueillons maintenant les représentants de l'Union des producteurs de grain, son président directeur général, M. Ted Allen, ainsi que Paul Earl, directeur des affaires générales. Messieurs, bienvenue au comité. Nous sommes contents que vous ayez pu venir cet après-midi. Nous avons déjà distribué à tous les membres du comité un exemplaire de votre mémoire. Alors, pour ne pas perdre de temps, je vous demanderais de nous le présenter.

M. T.M. Allen (président directeur général, Union des producteurs de grain): Merci, monsieur le président. Je pense qu'un bref exposé de notre mémoire va vous inspirer des questions ou des réactions.

Nous sommes ici pour vous entretenir de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Ce que nous sommes venus vous dire, ainsi que le mémoire que nous vous avons présenté, sont fondés sur un document intitulé *Vision 2000* que nous avons rédigé et publié en 1990. Nous allons vous en laisser un exemplaire tout à l'heure.

Le message primordial de *Vision 2000*, c'est que tout le réseau de transport et de manutention du grain doit être modelé par les forces du marché. C'est seulement si on laisse agir le marché et si les diverses parties en cause ont carte blanche pour édifier leurs réseaux en fonction du marché que l'inefficience caractéristique de ce domaine d'activité disparaîtra.

De plus, si nous voulons vraiment atteindre cet objectif, il faut adopter un ensemble de politiques touchant quatre secteurs: 1) le mode de paiement, 2) les tarifs marchandises, 3) l'attribution des wagons, et 4) les embranchements. Cet ensemble de politiques doit être conçu de façon à faire sauter les fondements de la réglementation qui est en train d'étouffer l'industrie.

Dans notre mémoire, nous avons reconnu que les politiques de transport du grain ne sont pas vraiment du ressort de la commission d'examen. Néanmoins, comme le grain est l'une des principales marchandises transportées par voie ferrée, la commission était obligée d'en traiter.

Toujours dans notre mémoire, nous admettons que, derrière toute cette réglementation qui étouffe l'industrie du grain, se cache une crainte fondée de la puissance commerciale des chemins de fer. Le fait qu'elle soit fondée ne justifie pas tout le fardeau réglementaire que doit porter l'industrie, mais il ne faut pas en faire abstraction pour autant.

C'est pourquoi nous avons présenté trois recommandations à la commission.

Premièrement, étant donné la nécessité de réorienter le réseau en fonction du marché, nous recommandons que les tarifs s'appliquant au transport du grain soient fixés dans le cadre des dispositions de la Loi sur les transports nationaux et non plus de la Loi sur le transport du grain de l'ouest.

Deuxièmement, étant donné la nécessité de protéger l'industrie contre la puissance commerciale des chemins de fer, nous avons recommandé de ne pas affaiblir les mécanismes de protection des expéditeurs que renferme la Loi sur les transports nationaux.

Troisièmement, étant donné la nécessité de rendre le système efficient, nous avons recommandé un programme accéléré d'abandon des embranchements dans l'ouest du Canada.

[Texte]

We must stress that the branch line network is not the only area requiring attention. The system of inefficient branch lines exists because it serves an inefficient elevator system. This whole structure of inefficiency is supported by the regulatory framework of the WGTA, branch line freezes, and car allocation. Our grain policies must cease to prop up these inefficiencies. We need to attract the grain traffic away from the branch lines into modern, centralized facilities. Line abandonment then can follow naturally since the lines will no longer be needed. This is important in relation to WGTA reform, which we will comment on in a moment.

The recommendations of the commission by and large conform to the position we set out in *Vision 2000* and in our brief, and we are generally supportive of their implementation. We do, however, have some reservations and some further comments.

First, we're generally supportive of recommendations 8, 9 and 10, which are designed to make the abandonment process easier and to relieve the railways of the cost burden of low traffic density plant. However, we have two reservations.

One, the railways must not be allowed to undertake strategic abandonments of lines that connect them to competing carriers. Such an abandonment strategy by the railways could prevent the establishment of competitive line rates and weaken the effectiveness of the shipper protection provisions of the NTA.

Two, we see no virtue in ownership of branch lines by the Crown. Short lines must stand on their own feet and be commercially viable. Public ownership would be little more than a hidden support for economic basket cases. We have such cases today in the prairie line network. Under the provisions of the WGTA, short lines are being created that have government bureaucracies and opportunists co-existing on money skimmed off the top of the Crow benefit. These operations could never flourish on their own and are costly alternatives to trucking.

Second, we endorse recommendation 9, that the prairie network be rationalized. However, we would again emphasize that the rationalization of the prairie branch line network should proceed as a complement to a change in method of payment and the introduction of a commercial rate structure. Pull these props out from under the line network and rationalization will happen much more easily. We believe this will be important when WGTA reform occurs. If this reform package proposes to deal with line abandonment with new layers of bureaucracy and administration, rationalization will not likely occur in a timely and cost-effective fashion. Method of payment and rate regulation must form the framework for an effective line abandonment package.

Third, we assume recommendation 10 is designed to facilitate the establishment of short-line railways. While it is not entirely clear how this recommendation would be implemented, our reservations here are the same as those in respect of

[Traduction]

Précisons que le réseau des embranchements n'est pas le seul problème auquel il faut s'intéresser. S'il est inefficent, c'est parce qu'il dessert un réseau de silos qui l'est tout autant. Cette inefficence érigée en système est aggravée par le cadre de réglementation que constitue la Loi sur le transport du grain de l'ouest, le moratoire sur l'abandon des embranchements et le système d'attribution des wagons. Il faut que les politiques canadiennes relatives aux grains cessent de soutenir cette inefficence. Nous devons détourner le transport des grains des embranchements au profit d'installations modernes centralisées. Les lignes seront alors abandonnées tout naturellement puisqu'elles ne seront plus nécessaires. C'est un point important à prendre en compte pour la réforme de la Loi sur le transport des grains de l'ouest dont nous allons reparler tout à l'heure.

En gros, les recommandations de la commission vont dans le même sens que la position que nous avons exposée dans *Vision 2000* et dans notre mémoire. Nous sommes donc généralement pour leur mise en oeuvre. Nous voulons néanmoins exprimer certaines réserves et faire quelques remarques.

Premièrement, nous sommes pour les recommandations 8, 9 et 10 destinées à faciliter la procédure d'abandon et à délester les chemins de fer du coût des installations sur les trajets peu achalandés. Nous avons toutefois deux réserves.

La première, c'est qu'il ne faut pas autoriser les chemins de fer à faire l'abandon stratégique de lignes qui les relient à des transporteurs concurrents. Une telle stratégie pourrait empêcher l'établissement de tarifs concurrentiels et affaiblir les dispositions de la LTN conçus pour protéger les expéditeurs.

La seconde, c'est que nous ne voyons aucun avantage à ce que la Couronne soit propriétaire des embranchements. Les compagnies ferroviaires secondaires doivent se prendre en charge et devenir rentables. Y investir des fonds publics ne servirait qu'à cacher une folie sur le plan économique. On en trouve d'ailleurs des exemples actuellement dans le réseau des Prairies. En vertu de la Loi sur le transport des grains de l'ouest, on a créé des compagnies de chemins de fer secondaires qui font vivre des bureaucrates et des opportunistes sur de l'argent prélevé à même les subventions du Nid-de-Corbeau. Ces entreprises ne s'épanouiront jamais d'elles-mêmes et coûtent plus cher que le camionnage qu'elles visent à remplacer.

Deuxièmement, nous sommes pour la recommandation 9 sur la rationalisation du réseau des Prairies. Cependant, nous insistons sur le fait que cette rationalisation des embranchements devrait faire suite aux changements apportés au mode de paiement et à l'établissement d'une structure tarifaire commerciale. Après ces changements, la rationalisation coulera de source. Nous croyons que ce sera un point important à prendre en compte pour la réforme de la Loi sur le transport des grains de l'ouest. Si la réforme devait se faire à coup de bureaucrates et de nouvelles structures administratives, la rationalisation ne se fera ni rapidement ni de façon économique. Le mode de paiement et la réglementation tarifaire sont essentiels si l'on veut que l'abandon des lignes se fasse efficacement.

Troisièmement, nous présumons que la recommandation 10 vise à faciliter la création de chemins de fer secondaires. Bien que sa mise en oeuvre ne soit pas évidente, nous avons à son égard les mêmes réserves qu'au sujet de la recommandation 9.

[Text]

recommendation 9. Short lines should exist only if they are commercially viable. We oppose, therefore, the suggestion of part (c) of this recommendation, which would seem to see further dilution of the Crow benefit among railways. We see the danger of creating more cases like the existing prairie short lines that exist as non-commercial and costly entities supported by dollars that rightfully belong to farmers.

Fourth, we endorse recommendation 33, which excludes regional development as a goal of transport policy.

Fifth, we endorse recommendations 34 and 35, which call for direct subsidies to be paid to specific industries rather than indirect assistance through the transport system. These recommendations relate directly to method of payment.

• 1540

There are two other points we would like to emphasize in closing. First, the report documents a serious revenue problem faced by the railways. However, it is important to realize that this problem is not caused by grain. Under the formula-driven rate structure of the WGTA, the railways receive revenues that are cost-plus.

It is ironic that the WGTA, which is supposed to protect farmers from the railways, has actually resulted in grain freight rates remaining high while other rail rates have declined. Grain is still profitable to the railways, as we documented in our brief to the commission. We will give you a copy of that brief today.

There is a lesson here. Regulatory overburdens increase costs, and that is partly why the grain system is inefficient. These costs must be paid. In the case of grain, we argue that the farmers are paying because the Crow benefit, which is ostensibly for farmers, is propping up inefficiencies and supporting rail revenues, not farm income. We see the situation threatening to continue under the WGTA reform proposals in the idea of continuing to pump \$80 million worth of branch line costs directly to the railways.

The WGTA experience shows us very vividly that artificial and regulatory approaches to rail revenues won't work. Only by efficiency and cost cutting will the problem be resolved.

The last point to emphasize is the importance of competitiveness. We are an exporting nation and the people we represent are exporting a raw product. The only way we will be competitive on world markets is to cut our costs to the bone. All around the world, it has been proven repeatedly that the only route to efficiency is through the marketplace.

[Translation]

Les chemins de fer secondaires ne devraient exister que là où ils peuvent être rentables. Nous nous opposons donc à l'alinéa (c) de la recommandation qui entraînerait la dilution encore plus grande des subventions du Nid-de-Corbeau, distribuées aux chemins de fer. Nous craignons l'apparition d'un plus grand nombre de chemins de fer comme ceux des Prairies qui ne sont pas rentables et qui sont financés à grand frais avec de l'argent qui revient de droit aux agriculteurs.

Quatrièmement, nous sommes pour la recommandation 33 selon laquelle le développement régional ne devrait pas figurer parmi les objectifs d'une politique du transport.

Cinquièmement, nous sommes pour les recommandations 34 et 35 selon lesquelles il est préférable de verser des subventions directement à certaines industries plutôt que de leur apporter une aide indirecte par le biais du réseau de transport. Ces recommandations se rapportent directement au mode de paiement.

En terminant, je voudrais souligner deux autres points. Premièrement, le rapport fait état d'un grave problème des chemins de fer sur le plan des revenus. Il est important de souligner que ce problème n'est pas imputable au grain. D'après la structure tarifaire établie en fonction de la formule de la Loi sur le transport du grain de l'ouest, les chemins de fer touchent des recettes équivalant au prix de revient majoré.

Il est ironique que la Loi sur le transport des grains de l'ouest, qui est censée protéger les producteurs contre les chemins de fer, ait en fait permis aux tarifs de transport du grain de demeurer élevés alors que, pour les autres marchandises, les tarifs ont chuté. Le transport du grain demeure rentable pour les chemins de fer, comme nous le démontrons dans le mémoire que nous avons adressé à la commission et dont nous vous remettrons un exemplaire.

Il y a une leçon à tirer de tout cela. Une réglementation exagérée fait monter les frais, et c'est ce qui explique en partie l'inefficacité du réseau de transport des grains. Il faut bien assumer ces frais. Dans le cas du grain, nous soutenons que les producteurs sont obligés de payer parce que la subvention du Nid-de-Corbeau, censée aider les producteurs, décuple l'inefficacité et garantit les recettes des chemins de fer, pas le revenu des agriculteurs. Nous craignons que les modifications proposées à la Loi sur le transport du grain de l'ouest ne perpétuent la situation, puisque l'on envisage continuer à verser directement aux chemins de fer 80 millions de dollars pour défrayer les coûts de leurs embranchements.

L'application de la Loi sur le transport du grain de l'ouest est une preuve manifeste que les solutions artificielles et la réglementation ne peuvent pas régler les problèmes du rail. Seules l'efficacité et une compression des coûts permettront d'y parvenir.

Enfin, il faut souligner l'importance de la compétitivité. Le Canada est un pays exportateur et les gens que nous représentons exportent une matière première. La seule façon d'être compétitifs sur les marchés internationaux, c'est de réduire nos coûts au maximum. Partout dans le monde, on a pu prouver, encore et toujours, que le seul moyen d'atteindre l'efficacité, c'est de laisser agir la concurrence.

[Texte]

Our long-standing policies of centralized control and regulation in the industry has not served farmers well. We have had no less than nine consecutive attempts to deal with system inefficiencies in grain through bureaucratic means over the last 25 years. All have failed. Today it takes about the same time to deliver a rail car of grain to port as it did in 1908.

The farmers can't afford this system and they deserve better. We urge you as elected leaders to recognize the failures of past policies. Let the market work. Free up the system. Let industry build the kind of modern, efficient transportation and handling system farmers need to survive in a tough world market.

Thank you.

The Chairman: Thank you. We'll start this round off with Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Allen and co-worker, we thank you for coming here and appearing with us this afternoon.

Mr. Allen, in the rationalization of your own network over the past 15 to 20 years, how many stations would you have had 20 years ago as opposed to what you have now?

Mr. Allen: I remember one of my predecessors, Mr. Mac Runciman, telling me earlier this year that when he became president of the company in 1961, I believe, we had 850 facilities. Today we operate about 250.

Mr. Belsher: Would you anticipate that with the rationalization of the rail lines in western Canada, you could operate with even less than 250 and still handle a comparable amount of grain?

Mr. Allen: From the 850 in Mr. Runciman's time to our current number of facilities, we've actually had a fairly significant increase in the volumes we've handled. We have gone out to our owners and given them a little bit of our vision of what the future might look like, and we have indicated to them that we will be operating in about ten years from now probably less than half the facilities we currently operate.

Mr. Belsher: When I was a boy growing up, I hauled many loads of grain to a UGG elevator at McCord, which is on the Assiniboia-Mankota line. I don't know whether you still operate a facility there now or not.

Mr. Keyes: Steam trains.

• 1545

Mr. Belsher: It was steam train in those days, yes. That was before diesel, so I'm showing my age.

I take it from your presentation you're not a great fan of short-line railways.

Mr. Allen: That would be a bit of a misconception, then. I actually am a fan of short-line railways; I'm just not a fan of subsidized short-line railways. I think there is a very real and valid role for short lines to play. I think we've seen that demonstrated in other parts of Canada and the United States. But I see no valid reason why they should be subsidized out of the WGTA Crow benefit money, which should go directly to producers, in my view and in the view of our company.

[Traduction]

Nos anciennes politiques de centralisation et de réglementation ont mal servi les producteurs. Depuis 25 ans, on a tenté pas moins de neuf fois de corriger les failles du système de transbordement du grain en utilisant des moyens bureaucratiques. Chaque fois, on a échoué. De nos jours, un wagon de grains met autant de temps à arriver au port qu'en 1908.

Les producteurs n'ont pas les moyens de conserver un tel système et ils méritent mieux. Nous prions nos élus d'admettre que les politiques passées ont échoué. Laissez faire le marché. Libéralisez le système. Laissez l'industrie construire un réseau de transport et de manutention des grains moderne et efficace; c'est ce dont les producteurs ont besoin pour survivre dans un marché international féroce.

Je vous remercie.

Le président: Merci. Nous allons commencer ce tour par M. Belsher.

M. Belsher: Messieurs, je vous remercie d'être venus cet après-midi.

Monsieur Allen, étant donné la rationalisation de votre propre réseau depuis 15 ou 20 ans, combien de gares avez-vous aujourd'hui, par rapport à il y a 20 ans?

M. Allen: Je me souviens qu'un de mes prédécesseurs, M. Mac Runciman, m'a dit, au début de l'année, qu'au moment où il est devenu président de la compagnie en 1961, si je ne m'abuse, nous avions 850 installations. Aujourd'hui, nous n'en utilisons plus que 250.

M. Belsher: Croyez-vous que la rationalisation des lignes ferroviaires dans l'ouest du Canada vous permettrait d'en utiliser encore moins que 250 pour transporter un volume comparable de grains?

M. Allen: De nos jours, le volume transporté est considérablement supérieur à ce qu'il était à l'époque de M. Runciman et des 850 installations. Nous avons tenté de communiquer notre vision de l'avenir à nos producteurs et nous leur avons annoncé que, dans 10 ans environ, nous exploiterions probablement moins de la moitié des installations actuelles.

M. Belsher: Quand j'étais un jeune garçon, j'ai apporté bien des chargements de grains au silo de l'UPG à McCord, sur la ligne Assiniboia-Mankota. Je ne sais pas si vous avez toujours ce silo ou non.

M. Keyes: C'était des trains à vapeur.

M. Belsher: Effectivement. C'était avant l'époque du diesel. Cela montre que je ne suis plus tout jeune.

À en juger d'après votre exposé, j'ai l'impression que vous n'êtes pas tellement en faveur des lignes courtes.

M. Allen: Ce n'est pas tout à fait juste. À vrai dire, j'aime les lignes courtes, mais pas quand elles sont subventionnées. À mon avis, les lignes courtes ont un rôle concret et très défendable à jouer. Nous avons pu le constater dans d'autres régions du Canada ainsi qu'aux États-Unis. Je ne vois toutefois aucune raison pour qu'elles soient financées à même les subventions du Nid-de-Corbeau prévues dans la LTGO qui, selon moi et selon l'Union des producteurs de grain, devraient être versées directement aux producteurs.

[Text]

Mr. Belsher: What is your rationale for that? If CN or CP, to whom they deliver the grain, are getting a benefit out of the Crow, why should they not get a share of that?

Mr. Allen: I guess we don't think two wrongs make a right. We don't think CP and CN should be getting that money directly, either. We think they should earn it by earning the business, by competing for the business and earning the business. That's the proper way for them to share in the proceeds of these tax dollars.

Mr. Keyes: Gentlemen, thank you very much for your report to us today. It's both thorough and very progressive thinking in the agriculture community.

Sometimes we get a picture of things on a big-picture scale and we speak of the branch lines and we speak of freight rates and car allocations and methods of payment, etc. Can you outline for the committee and for me a case in point?

I'll begin. We have a farmer sitting in a rural part of Canada, wherever, and he's just put all his grain together and put it into his truck. Now, he has to deliver that grain, I suspect, to a storage facility beside a railway track somewhere. But let's say he lives on a branch line.

Can you carry that for me? I may interrupt you at times, but can you carry it for me from there?

Mr. Allen: Sure. What we have is a system where the costs all get averaged, and one of the unfortunate outcomes of that is that the most costly elements of that system and the people who support them don't have to pay for them directly. They only pay the average cost.

I'll give you a specific example. My favourite whipping post is a CN sub called the Big River sub, and the last time I heard, the cost of moving grain off that sub were \$3.43 per tonne mile. Now, that compares with some fairly high-density branch lines and some main lines, and the railways don't share these numbers with us, but I suspect they're at a little over 2¢ per tonne mile. That is a whale of a spread, and that compares with trucking costs of about 15¢ per tonne mile.

Mr. Keyes: This whipping post is called what? What do you call this sub?

Mr. Allen: It's called the Big River sub. It's part of CN's branch line network. And it's not the only example; it's just the most horrific one. CN and CP both have lines that are much more costly to operate than we could deliver grain from comparably with other modes of transport.

What that means, then, is that with taxpayers' dollars and with farmers' dollars we are supporting a system that is much more costly to everyone than it needs to be. Now, that \$3.43 per tonne mile naturally doesn't get paid by those farmers on the Big River sub. They get the average of the whole system, including the farmers who live on lines whose costs are more like 2¢ per tonne mile. So naturally the people who live on the Big River sub have no interest in seeing that line abandoned,

[Translation]

M. Belsher: Je ne suis pas votre raisonnement. Si le CN ou le CP à qui les lignes courtes livrent le grain reçoivent une subvention en vertu de l'accord du Nid-de-Corbeau, pourquoi n'en recevraient-elles pas une partie?

M. Allen: Nous ne pensons pas, je suppose, que l'on puisse guérir le mal par le mal. À notre avis, le CP et le CN ne devraient pas recevoir cet argent directement, non plus. Ils devraient être obligés de le gagner en gagnant des contrats, en se battant avec la concurrence pour obtenir les contrats. C'est la seule façon dont ils devraient pouvoir prétendre à une part de cet argent qui vient des contribuables.

M. Keyes: Messieurs, je vous remercie infiniment pour l'exposé que vous avez fait aujourd'hui. Il est très fouillé et montre que l'on est progressiste dans les milieux agricoles.

Nous nous faisons parfois une idée très générale de la situation; on parle des lignes d'embranchement, des tarifs de fret, de la répartition des wagons et des modes de paiement, par exemple. Pouvez-vous nous citer un exemple précis.

Je vais commencer. Prenons un agriculteur, dans n'importe quelle région rurale du Canada. Il vient de charger dans son camion toute sa récolte de grains. Je présume qu'il devrait la livrer à un entrepôt situé quelque part le long d'une voie ferrée. Mais disons qu'il est à proximité d'une ligne d'embranchement.

Pouvez-vous m'expliquer comment cela se passe? Il m'arrivera peut-être de vous interrompre, mais pouvez-vous m'expliquer comment ça se passe à partir de ce moment-là?

M. Allen: Certainement. Dans le système en vigueur, on calcule la moyenne des frais et l'un des inconvénients, c'est que ceux qui opèrent les éléments les plus coûteux n'ont pas à payer tous les frais directement. Ils ne paient que le coût moyen.

Je vais vous citer un exemple précis. Ma cible favorite est une subdivision du CN, celle de Big River. La dernière fois que j'en ai entendu parler, le coût du transport du grain à partir de cette subdivision s'élevait à 3,43\$ la tonne-mille. Je ne sais pas exactement combien cela coûte sur les lignes d'embranchement à haute densité ni sur certaines lignes principales, car les sociétés de chemin de fer ne nous fournissent pas ces chiffres, mais je présume que c'est un peu plus de 2c. la tonne-mille. Il y a donc une sacrée différence entre les deux. En ce qui concerne le transport routier, le coût est d'environ 15c. la tonne-mille.

M. Keyes: Comment s'appelle déjà votre cible favorite? Comment s'appelle cette subdivision?

M. Allen: Big River. Elle fait partie du réseau d'embranchements du CN. Et ce n'est pas un exemple unique; c'est seulement le plus horrible. Le CN et le CP ont tous deux des lignes beaucoup plus coûteuses à exploiter que certains autres modes de transport du grain.

Cela signifie donc que nous soutenions, avec l'argent des contribuables et des agriculteurs, un système inutilement coûteux pour tout le monde. Naturellement, ce ne sont pas les agriculteurs de la subdivision de Big River qui paient ces 3,43\$ la tonne-mille. Ils paient le coût moyen du système, tout comme les agriculteurs qui vivent à proximité de lignes dont le coût oscille autour des 2c. la tonne-mille. Naturellement, les gens qui se trouvent dans la subdivision de Big River n'ont pas intérêt à

[Texte]

because they don't see those costs themselves. Their fellow farmers all over the system absorb those costs.

• 1550

That kind of inefficiency costs everyone money—the taxpayers of Canada, the farmers of western Canada, and the railways and the grain handlers. It imposes a significant cost on all of us. Inefficiencies do no one any good in the long run.

Mr. Keyes: What do we do, then? If it's decided that is horrendous and ridiculous and \$3.49 a tonne mile, etc., is just out of the question now, and we should be scaling back and getting tight and getting lean and getting mean, what happens to that farmer who was driving the wheat to that sub?

Mr. Allen: In the case of the Big River sub, the most cost-effective way for Canada, and probably for him, is to abandon that line. If we want to become efficient, the very farthest we should go in terms of support is to give that farmer who's on that sub some compensation for a period of time to help him make the adjustment to delivering the extra distance. That subdivision's only 25 miles long. By the time we get the grain off that 25-mile branch line, low-value crops like barley, we've practically eaten up the entire value of the crop.

Mr. Keyes: So you elect to pay the farmer directly, x cents a mile, to truck it the extra distance to the next handling facility.

Mr. Allen: I think that's the very farthest we should go in accommodating change. We must remember, too, that in a lot of other areas of our Canadian economy. . . When a corner grocery store gets a big supermarket put in place right next to him, I'm not aware of any compensation that poor guy gets to have to adjust to market reality.

Mr. Keyes: No, but that supermarket does have a choice to locate there. The farmer has a chunk of land he's been farming for so long and he has depended on that line to be there. That land is there, and he doesn't have much choice of picking it up and moving it to another location. That's where it is. That's where the grain grows; that's where he's going to grow that wheat.

Have you done a ballpark estimation of—instead of paying \$3.49 to load it—how much it would cost to pay him the extra to truck it the extra distance?

Mr. Allen: Clearly the best choice, if you're going to make him no worse off than he was before, is to give him 15¢ per tonne mile to deliver it by truck.

Mr. Keyes: Would that farmer be happy with that?

Mr. Allen: We have already some instances where we have done that in certain areas in western Canada in the past. Mr. Earl might want to speak to it, but my sense of it is that it has been pretty well received.

Mr. Keyes: Mr. Earl, has it been well received? Would that farmer, who's putting it onto that facility and now going to get 15¢ a tonne mile, be happy?

[Traduction]

ce que l'on abandonne cette ligne parce qu'il ne payent pas tous les frais eux mêmes. Ce sont les agriculteurs de toutes les autres régions qui les absorbent.

Un rendement insuffisant, comme dans ce cas-là, coûte de l'argent à tout le monde: les contribuables, les agriculteurs de l'Ouest, les sociétés de chemins de fer et les manutentionnaires céréaliers. Cela nous impose des frais importants à tous. Et à long terme, cela ne donne rien de bon.

M. Keyes: Que faire alors? Si l'on décide que cet état de choses est insupportable et ridicule et qu'il est hors de question d'accepter un coût de 3,49\$ la tonne-mille, qu'il faut diminuer les coûts et économiser à tout prix, que deviendront les agriculteurs qui apportaient leur blé à cette subdivision?

M. Allen: Dans le cas de la subdivision de Big River, la solution la plus rentable pour le Canada, et probablement pour les agriculteurs de cette région, consiste à abandonner cette ligne. Si nous voulons devenir efficaces, on pourrait, tout au plus, accorder de l'aide aux agriculteurs qui devront parcourir de plus longues distances pour livrer leur grain pendant une période de transition, pour leur permettre de s'adapter. Cette subdivision n'a que 25 milles de long. D'ici à ce que le grain ait été livré par cette ligne d'embranchement de 25 milles, du grain de faible valeur comme l'orge, cela aura pratiquement mangé la valeur totale de la récolte.

M. Keyes: Par conséquent, vous préférez que l'on paye directement l'agriculteur, qu'on lui donne tant de cents du mille pour la distance supplémentaire qu'il devra parcourir pour le livrer par camion au silo suivant.

M. Allen: J'estime que c'est le mieux que l'on puisse faire pour faciliter la transition. Il ne faut pas oublier, non plus, qu'il y a bien d'autres secteurs de l'économie canadienne qui ne sont pas subventionnés. Quand un supermarché vient s'installer à côté d'une épicerie de quartier, on ne verse pas d'indemnité à son propriétaire pour qu'il puisse s'adapter aux réalités du marché, que je sache.

M. Keyes: Non, mais il s'agit d'un choix dans ce cas-là. Par contre, l'agriculteur qui cultive une terre depuis des années et qui est tributaire de cette ligne n'a pas beaucoup de choix. Sa terre est là et il ne peut pas la transporter ailleurs. C'est là qu'elle est située, c'est là que pousse le blé et c'est là qu'il va le cultiver.

Pouvez-vous dire approximativement combien cela coûterait de lui payer les frais de transport par camion sur la distance supplémentaire à parcourir, par rapport aux 3,49\$ que cela coûte actuellement?

M. Allen: Il est évident que si l'on veut qu'il ne se retrouve pas dans une situation pire qu'avant, la meilleure solution consiste à lui donner 15 cents de la tonne par mille pour livrer son grain par camion.

M. Keyes: Est-ce que cet agriculteur trouverait cela suffisant?

M. Allen: Cela s'est déjà fait dans certaines régions de l'Ouest du Canada. M. Earl en parlera peut-être, mais j'ai l'impression que cela avait été assez bien accepté.

M. Keyes: Est-ce vrai, monsieur Earl? Est-ce que l'agriculteur qui utilise maintenant cet entrepôt sera satisfait de recevoir 15 cents de la tonne par mille pour le transporter plus loin par camion?

[Text]

Mr. Paul D. Earl (Manager, Corporate Affairs, United Grain Growers): My estimation is that he probably would be. As Mr. Allen points out, there have been a few instances where this sort of thing has been done.

I think it's just worth noting that there was a study done—and I actually worked on the study—on this whole question of high-cost branch lines. Basically we found that even by packing every possible cost item you could into the comparative cost analysis, the basic conclusion to this study is that we're spending millions to save thousands. What that referred to is the millions of dollars being spent to retain a branch line network when it would have cost thousands of dollars to truck that grain to alternate points nearby.

I think, too, it's interesting to note that we have today something like—I don't know the exact figure—about 1,000 elevator points and twenty years ago we had 2,000. If you went down to about 200 elevator points across the prairies, the average distance of trucking would be about between 30 and 40 miles. The additional distances you have to truck when the rationalization occurs are not as great as people would have you believe. We have people in the Peace River district today who are trucking 65 miles, and the Peace River district is the way the system is going in terms of configuration.

• 1555

Mr. Keyes: Certainly what I have heard here just now makes a hell of a lot of sense. We're spending millions to save thousands. If it's your consensus and your belief that the majority of those farmers who would have to make the extra journey by truck instead of putting it on that one sub you were referring to are amenable to that situation, then why aren't we doing it? Maybe it's for the same reason as we have the WGTA reform before us and still nothing is being done with that. Is the answer the same?

Mr. Earl: Could I make one other comment? It might help to answer your question. I'll let Mr. Allen explain why we're doing it the way we are.

This was some time ago. A former president of one of the pool elevator companies was remarking on the difficulty they had in closing elevators. He said he had had farmers come back to him after a very bitter fight to close an elevator and say: Actually, it was better for me in the long run. Yes, I had to buy a new truck, but now that I've got a bigger truck and I'm travelling farther, it's costing me less. This is what we're finding.

Mr. Keyes: Especially if we helped them buy the new truck.

Mr. Earl: If you could help them buy the new truck, which you certainly could out of the savings of line abandonment, then they would be very much better off. You are quite right.

Mr. Keyes: I wonder if you could comment for me on the decreases in the Crow benefit announced in the recent Mazankowski budget and how, in your reflection, that translates to the WGTA.

[Translation]

M. Paul D. Earl (directeur, affaires générales, Union des producteurs de grain): C'est probable. Comme l'a signalé M. Allen, cela s'est déjà fait à quelques reprises.

Le fait qu'une étude ait déjà été effectuée sur le coût élevé des lignes d'embranchement—et j'y ai participé—mérite d'être mentionné. Même en tenant compte, dans cette étude comparative de tous les éléments qui peuvent entrer dans le coût du transport, nous en sommes arrivés à la conclusion que l'on dépense des millions de dollars pour en économiser quelques milliers. Ces millions de dollars servent à maintenir le réseau d'embranchements, alors que cela n'aurait coûté que quelques milliers de dollars pour transporter le grain par camion à d'autres silos-éleveurs.

Il y a un autre fait qui mérite d'être signalé: je pense qu'il y a à l'heure actuelle un millier de silos—je ne sais pas exactement combien au juste—alors qu'il y en avait 2000 il y a 20 ans. Si l'on réduisait ce nombre à 200, la distance moyenne à parcourir pour transporter le grain aux silos serait de 30 à 40 milles. Cette distance n'est pas aussi grande que certaines personnes voudraient le faire croire, quand on procède à une rationalisation. Il y a à l'heure actuelle, dans le district de Peace River, des agriculteurs qui doivent parcourir 65 milles pour livrer leur grain, et ce district est représentatif du sens dans lequel la situation évolue.

M. Keyes: D'après ce que j'ai entendu jusqu'ici, votre raisonnement se tient. Nous dépensons des millions pour économiser des milliers de dollars. Si vous êtes tous d'accord et si la plupart des agriculteurs concernés sont disposés à parcourir cette distance supplémentaire pour livrer leur grain à un autre endroit, pourquoi cela ne se fait-il pas? Peut-être pour la même raison que celle pour laquelle on n'a toujours pas donné suite à la réforme de la LTGO. Est-ce effectivement pour la même raison?

M. Earl: Puis-je faire un autre commentaire? Cela aidera peut-être à répondre à votre question. Je laisserai monsieur Allen vous expliquer pourquoi nous agissons comme nous le faisons.

Il y a un certain temps, l'ex-président d'une société d'éleveurs syndicaux a parlé de la difficulté qu'elle a eue à fermer des éleveurs. D'après lui, après s'être opposés farouchement à la fermeture d'un éleveur, certains agriculteurs ont reconnu que c'était mieux ainsi pour eux, à long terme. Même s'ils avaient dû acheter un nouveau camion, cela leur coûtait moins cher parce qu'ils avaient acheté un plus gros camion pour parcourir des distances plus longues. Voilà ce que les agriculteurs ont constaté.

M. Keyes: Surtout si nous les avons aidés à acheter leur nouveau camion.

M. Earl: Si l'on pouvait les aider à acheter le nouveau camion, et c'est possible avec l'argent économisé grâce à l'abandon d'une ligne, ils seraient dans une bien meilleure situation qu'à l'heure actuelle. Vous avez parfaitement raison.

M. Keyes: Je me demande si vous pourriez faire des commentaires sur la diminution du montant de la subvention du Nid-de-Corbeau qui a été annoncée dernièrement dans le budget de M. Mazankowski, et si vous pourriez me dire ce que cela change, à votre avis, au niveau de la LTGO?

[Texte]

Mr. Allen: I don't know anyone in western Canada on a farm who is very happy about it, obviously. Perhaps the message really hasn't gotten home yet, because the new rates don't come into place until August 1 of this year. My only other comment about it would be that there are those in western Canada who are hopeful that perhaps some way will be found to avoid that imminent hit on the Crow benefit.

There's that 10%, there are the additional cuts that are projected down the road, but there is other money coming off the top of the Crow benefit. There's this short line money that comes off the top. There's the \$80 million—I don't know the exact number, I'm sorry, it's not \$80 million—in that neighbourhood, coming out every year for line-related costs for these branch lines. When you start adding up all those cuts, you find that the package is a lot less than the \$720 million you started off with.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentation and your appearance here today.

Do you want to outline for the committee what you see as the tangible benefits to grain by moving the rules from the WGTA to the NTA? What will that allow you to do that you can't do today?

Mr. Allen: I'm going to call on Mr. Earl, because he's the expert in this area, to elaborate on what we see. But I would preface his remarks by saying that in many ways grain coming under the WGTA has been contrary to the interests of the shippers and, in some cases, some of the ports of destination as well. We would probably have been far better served in many instances by coming under the provisions of the NTA rather than the WGTA.

• 1600

Mr. Earl: Mr. Angus, I think it's a question of moving to a commercial rate structure, and what the commercial rate structure would do is allow for greater flexibility in negotiation between the railways and the shippers to price services closer to what they cost, to provide incentives in the system for more efficient operations. It would provide the capabilities, which are very restricted, were absolutely impossible up to 1984 and have been very restricted since then, to establish incentive rates for more efficient movement. Those are the kinds of things we would like to see if rates were more commercially based rather than a cost-plus average system, as they are under the WGTA.

Mr. Angus: Is it only possible to make this shift if the WGTA subsidy goes to the producer?

Mr. Earl: We think the fact that the full costs of transportation have been hidden from the producer through the WGTA—and since costs have been averaged, you pay the same whether you're dealing with this \$3.43 per tonne mile branch line or whether you are dealing with a 2¢, 3¢, or 4¢ per tonne mile main line. We tend to think that if there were these kinds of commercial incentives in place, the ability to reflect the higher-cost locations, the ability to reflect the savings of going to more centralized locations, a lot of this evolution towards a more efficient system would happen naturally. In our view, that seems to be the way markets work, and work in other commodities and work in other industries and work around the world.

[Traduction]

M. Allen: Il n'y a pas un seul agriculteur dans l'Ouest que cette perspective réjouit, c'est évident. Le message n'est peut-être pas encore vraiment passé, parce que les nouveaux tarifs n'entreront en vigueur qu'à partir du 1^{er} août. Tout ce que je peux ajouter, c'est qu'il y a dans l'Ouest des agriculteurs qui espèrent que l'on trouvera un moyen d'éviter cette réduction imminente de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Il y a cette réduction de 10 p. cent, avec d'autres diminutions prévues plus tard, mais il y a aussi d'autres éléments qui réduisent la subvention du Nid-de-Corbeau. Il y a l'argent versé pour les lignes courtes. Il y a ces 80 millions de dollars; j'ignore si c'est le chiffre exact. Pardon, ce n'est pas 80 millions de dollars, mais c'est une somme de cet ordre qui est versée chaque année pour les frais occasionnés par le maintien de ces lignes d'embranchement. Quand on additionne toutes ces réductions, on constate que cela fait beaucoup moins que les 720 millions de dollars que l'on avait au départ.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie d'être venus faire cet exposé.

Pouvez-vous nous expliquer brièvement quels sont, d'après vous, les avantages tangibles que l'on en retirerait si le transport du grain était réglementé en vertu de la LNT plutôt que de la LTGO? Que pourriez-vous faire de plus que ce que vous faites actuellement grâce à ce changement?

M. Allen: Je vais demander à M. Earl de donner une réponse détaillée, car c'est lui l'expert en matière. Je tiens toutefois à signaler d'abord que la réglementation du transport du grain en vertu de la LTGO a nui, à bien des égards, aux intérêts des expéditeurs et parfois de certains ports de destination. Dans bien des cas, il aurait mieux valu que ce soit les dispositions de la LNT, plutôt que celles de la LTGO, qui s'appliquent.

M. Earl: Monsieur Angus, je crois qu'il s'agit en fait de passer à une structure tarifaire commerciale, car cela permettrait aux sociétés de chemins de fer et aux expéditeurs de négocier des prix pour le service se rapprochant davantage du prix coûtant, d'instaurer des mesures d'encouragement pour accroître la rentabilité. Cela permettrait d'instaurer des tarifs incitatif qui rendraient le transport plus efficient, alors que les possibilités sont très limitées à cet égard et qu'elles étaient absolument nulles jusqu'en 1984. C'est ce qui se passerait si des tarifs davantage fixés selon des critères commerciaux remplaçaient le système du prix coûtant majoré appliqué en vertu de la LTGO.

M. Angus: N'est-il possible de faire ce changement que si la subvention prévue dans la LTGO est versée au producteur?

M. Earl: À notre avis, la LTGO a caché le coût réel du transport au producteur et, puisque le tarif correspond à la moyenne, tout le monde paie la même chose, que ce soit pour une ligne d'embranchement dont le coût est de 3,43\$ la tonne-mille ou pour une ligne principale où le coût est de 2, 3 ou 4c. la tonne-mille. Nous avons tendance à croire que s'il existait des mesures d'encouragement à caractère commercial, on en arriverait, en grande partie naturellement, à avoir des tarifs qui reflètent les coûts plus élevés liés à ces subdivisions, et les économies que l'on peut réaliser en centralisant davantage le système. À notre avis, c'est ainsi que cela se passe pour d'autres denrées et dans d'autres industries, dans le monde entier.

[Text]

Mr. Angus: Sir, I don't think you answered my question, though.

Mr. Earl: I am sorry.

Mr. Angus: The shift to the NTA really can only happen if at the same time the subsidy—if there is a subsidy—goes to the producer as opposed to the railway.

Mr. Earl: I believe that would be the case, yes.

Mr. Angus: Okay. Did you want to add something?

Mr. Allen: I just think it is kind of illuminating that as we said in our brief, these rates, which were designed to protect farmers from predatory pricing, have resulted in a non-competitive environment whereby some of the higher rates of return that the carriers are currently enjoying are coming out of the grain sector.

Mr. Angus: Of course, another way of putting it is that it really confirms that it is a transportation subsidy as opposed to a producer subsidy.

Mr. Allen: If it is, it isn't working, because the railways are not very healthy, either.

Mr. Angus: That's right. But as you say, the profits they are getting are from the movement of grain, and if it weren't for the WGTA payments to either CN or CP, they would be far worse off than they are today.

Mr. Allen: I don't think that follows, because one of the things the carriers have not been able to address is the maintenance of this very costly and much over-built system. I believe it was Pierre Berton who said that the Germans built railways to wage war, the Americans built them to develop their country, and Canadians built them just for the fun of it. Unfortunately, that fun is starting to be costly.

Mr. Angus: Let us also remember that it was the private sector that built them for fun and the public sector that had to come in and bail them out.

Let me stay with the WGTA for a moment. One of the provisions in that act is a requirement that before grains that move under the act can be trans-shipped through the United States, they must go to the legal jurisdiction of the Port of Thunder Bay, the Port of Vancouver, under a pay-the-producer option. Can Canada any longer place that requirement in any way that can be policed, or because the Wheat Board would still be the agency—assuming the Wheat Board would be the agency—to do the selling, that it would still be possible to maximize Canadian ports as opposed to allowing trans-shipments through New Orleans or elsewhere?

Mr. Allen: If you are an optimist you believe there will be a resolution of the current GATT impasse, and if that occurs, it is very likely that subsidies that are export directed and commodity specific will be extremely offensive under a new GATT regime. So with that in mind, I'm not sure Canada in any event will be able to do what you're suggesting. You're probably right that under a pay-the-producer scenario it would be very difficult. On the other hand, a pay-the-producer scenario, especially if it

[Translation]

M. Angus: Je ne pense toutefois pas que vous ayez répondu à la question.

M. Earl: Désolé.

M. Angus: Il ne sera possible de réglementer le transport du grain en vertu de la LLT que si la subvention, s'il y en a une, soit directement versée au producteur, et non à la société de chemins de fer.

M. Earl: Je crois que ce serait effectivement le cas.

M. Angus: D'accord. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Allen: Comme nous l'avons signalé dans notre mémoire, il est intéressant de constater que ces tarifs, qui étaient censés protéger les agriculteurs contre les prix d'éviction, ont fait disparaître la concurrence, si bien que les taux de rendement plus élevés dont bénéficient actuellement les transporteurs sont financés par le secteur céréalier.

M. Angus: Autrement dit cela confirme qu'il s'agit, en réalité, d'une subvention aux transporteurs et non d'une subvention aux producteurs.

M. Allen: Dans ce cas, cela ne donne pas de bons résultats, car les sociétés ferroviaires ne se portent pas très bien.

M. Angus: C'est exact. Et comme vous dites, les bénéfices qu'elles réalisent viennent du transport du grain et, sans les subventions qu'ils reçoivent en vertu de la LTGO, le CN ou le CP serait dans une situation financière bien plus désastreuse.

M. Allen: Je ne pense pas que cela soit forcément vrai car un des problèmes que les transporteurs ne sont pas arrivés à régler est celui de l'entretien de ce réseau extrêmement coûteux et trop élaboré. Je crois que c'est Pierre Berton qui a dit que les Allemands avaient construit des chemins de fer pour faire la guerre, que dans le cas des Américains, c'était pour mettre leur pays en valeur et que les Canadiens l'avaient fait uniquement pour le plaisir. Malheureusement, cela commence à être un plaisir coûteux.

M. Angus: Il ne faut pas oublier, non plus, que ce sont des entreprises privées qui ont construit ces chemins de fer pour le plaisir et que c'est l'État qui a dû intervenir pour les renflouer.

Restons-en à la LTGO pour l'instant. Une des dispositions de cette loi stipule qu'avant de pouvoir faire passer le grain réglementé par cette loi par les États-Unis, il faut qu'il passe dans le port de Thunder Bay ou dans celui de Vancouver lorsqu'on paie directement le producteur. Le Canada peut-il continuer à imposer cette condition et à la faire respecter ou, du fait que la Commission canadienne du blé—à supposer que ce soit toujours elle l'organisme compétent—continuerait à s'occuper de la vente du grain, serait-il toujours possible d'utiliser au maximum les ports canadiens, au lieu de permettre le passage de la marchandise par la Nouvelle-Orléans ou ailleurs?

M. Allen: Les optimistes croient que le GATT sortira de l'impasse dans laquelle il se trouve actuellement et que dans ce cas, il soit fort probable que les subventions accordées au titre de l'exportation et pour certaines denrées seront très mal vues dans ce nouveau contexte. Je ne suis donc pas convaincu que l'on arrive à faire, de toute façon, ce que vous recommandiez au Canada. Vous avez probablement raison de dire que ce serait très difficile dans l'hypothèse où l'on paierait directement le

[Texte]

followed along a format of a whole-farm system, would be less offensive under a GATT and would probably come under the green box in a GATT resolution.

[Traduction]

producteur. Par contre, surtout si l'on applique ce système à l'ensemble de l'agriculture, ce scénario serait moins gênant dans le cadre du GATT et il entrerait probablement dans le cadre d'une résolution concernant l'agriculture.

• 1605

Mr. Angus: One of the areas you touch on in your brief is ownership of branch lines by the Crown, but I think you also deal with the question of—maybe I'm wrong—the overall possibility of creating a separate company to operate the railbeds. Or am I putting words onto paper that aren't there?

Mr. Allen: We didn't contemplate talking about that. If you think we did, then we haven't communicated very effectively.

Mr. Angus: It has been a long day, too. Okay, let me just leave that one, then.

You were talking to my colleagues about the abandonment of lines and you talked about the Big River sub. Did the studies that were done also factor in the additional costs to the regional municipality for ongoing road maintenance and reconstruction relative to the additional amount of carriage on the roadbed as opposed to rail? Secondly, did it factor in those elements that are more difficult to quantify—i.e., the impacts on the environment?

Mr. Allen: No, they didn't. I will ask Mr. Earl to comment further, but I would say that some of the studies he's referring to—and I think he alluded to that in his remarks—tried to factor in every imaginable cost and still it was millions as opposed to thousands. But I'll let Mr. Earl comment further on that.

Mr. Earl: Certainly the study that came to that million versus thousands conclusion did indeed factor in road costs. In fact, that specific study—it was called the *High-cost Branch Line Study*, and it was done for the Senior Grain Transportation Committee. We had intended in that study to keep the branch line that was studied secret, but it inevitably crept out. The branch line in question was the Stettler subdivision, which is today operated by the CWR. We did indeed factor road costs into that, and even with the road costs in, there was a net benefit.

On the road cost question, if I could just go a little bit further, all the analysis I've ever done shows it very much as a red herring. Even if I take grain traffic right next to a very large elevator and I start to calculate that out in terms of vehicles per day and so on and I start to compare those additional trucks per day on roads to building standards, highway design standards, you can't even see these additional traffic volumes in relation to those standards. By that, I mean you're talking about one and two vehicles a day, and the road standards you're talking about—the road standard changes when you go from 1,000 vehicles a day to 2,000 vehicles a day. You can't even see these. If there is any problem at all, it tends to be on Saskatchewan's thin pavement that they use, and again my estimate of that situation is that those...

M. Angus: Dans votre mémoire, vous soulevez la possibilité que les lignes d'embranchement appartiennent à l'État, mais je crois que vous parlez également—peut-être que je me trompe—de créer éventuellement une société distincte pour l'exploitation des voies ferrées. Est-ce que j'invente?

M. Allen: Nous ne comptons pas aborder ce sujet. Si vous croyez que nous l'avons fait, c'est que nous n'avons pas très bien communiqué notre message.

M. Angus: Il faut dire que la journée a été longue. Laissons donc cela de côté.

Vous parliez à mes collègues de l'abandon de lignes et de la subdivision de Big River. Est-ce que les études qui ont été faites tiennent compte des frais supplémentaires d'entretien et de réfection des routes qu'entraînerait, pour les municipalités régionales, une utilisation plus intensive du réseau routier? A-t-on, par ailleurs, tenu compte d'autres éléments plus difficiles à évaluer, comme l'impact sur l'environnement?

M. Allen: Non. M. Earl pourra donner des précisions, mais je dirais que dans certaines des études auxquelles il a fait allusion, si je ne m'abuse, on a essayé de tenir compte de tous les frais possibles et imaginables et d'après les résultats, ce que l'on dépense actuellement représente toujours des millions, alors que l'autre solution ne coûterait que des milliers de dollars. Je vais toutefois laisser M. Earl vous donner des précisions à ce sujet.

M. Earl: Dans l'étude dont il ressort que cela ne coûterait que des milliers de dollars alors que cela coûte actuellement des millions, on a effectivement tenu compte des frais supplémentaires d'entretien des routes. Il s'agit en fait d'une étude intitulée «High-Cost Branch Line Study», qui a été faite par le Comité supérieur du transport du grain. Nous voulions garder secret le nom de la ligne d'embranchement qui faisait l'objet de notre étude, mais il a fini par être connu, ce qui est inévitable. La ligne d'embranchement en question est la subdivision de Stettler qui est actuellement exploitée par le CWR. Nous avons tenu compte des frais d'entretien et de réparation des routes et malgré cela, nous avons constaté que l'on réaliserait un bénéfice net.

J'irais même jusqu'à dire qu'à la lumière de toutes les études qui ont été faites, la question des frais routiers ressemble beaucoup à un faux-fuyant. Même en prenant le cas d'un très gros élévateur et en calculant ce que les livraisons de grain représentent en termes de circulation de véhicules, par rapport aux normes de conception et de construction actuelles des routes, cette circulation plus dense ne fait aucune différence. Car, en fait, on parle d'un ou deux véhicules de plus par jour, alors que les normes de construction des routes soient censées changer lorsque la densité de la circulation passe de 1 000 à 2 000 véhicules par jour. Dans le cas qui nous occupe, cela ne fait aucune différence. Si cela pose un problème, c'est plutôt en Saskatchewan à cause de la minceur du revêtement que l'on y utilise, et encore.

[Text]

I should have said I have just a little background in this. At one time I practised as a civil engineer. My assessment of those thin-shelled pavements is that they're a technology whose time has come. They're great when you have half-tonne trucks and passenger vehicles, and they provide dust-free roads. But the minute you have a truck on them, any kind of truck, anywhere, they break up. They're breaking up anyway; this is the point.

Mr. Angus: It sounds like the kind of standard we've been using in northern Ontario since day one.

Mr. Earl: That could be. I'm less familiar with northern Ontario's road standards, but there is a similar kind of road. There is a sort of tar and gravel thing that they use in Manitoba, but Saskatchewan is the worst because they don't have a lot of sand deposits. But it's not a problem that's related specifically to grain.

• 1610

As for the environmental issue, no, the study did not look at environmental issues, but I think that too is something we don't often appreciate—the negative environmental impacts of the present system. Go out to a country elevator some time, stand near that elevator when you have a 3,000-horsepower locomotive that's spotting one car, and you watch that locomotive go the length of the siding and burn as much gas as it would take to drive that grain to the next elevator by truck several times over. There are a lot of negative environmental impacts, I would believe, from the present system and they're simply not taken into account.

Mr. Angus: Fair point.

Somewhere in your brief you make reference to car allocation but you don't elaborate on what your concern is around car allocation. Let me give you the opportunity to expound on that.

Mr. Earl: There's no question that to pick up 100 cars and take them to Vancouver or Thunder Bay—

Mr. Angus: I'd prefer Thunder Bay.

Mr. Earl: Yes, let's take it to Thunder Bay, which is where it would all go under the WGTA change. To pick up 100 cars and take those cars to Vancouver or Thunder Bay—let's take them to Thunder Bay—is cheaper than picking up three cars and one car and five cars and bringing them in to one location and so on.

As a shipper, what I would like to be able to do is go to the railways and say: I want to cut a deal here. I'll ship my grain in 100-car lots on a regular schedule once every two weeks, once every three weeks. If I do that and we get a nice turn-around on the cars, what kind of rate can I get on that sort of thing? That's fine, except I don't control my destiny as a shipper. As a shipper, I have to sit and wait for cars to be allocated to me, and so I have no ability to go to the railways and talk a deal, if you like, to work out ways of saving both rail costs and elevator costs and doing the whole thing in a more effective manner. I can't do that because somebody else controls car allocation.

[Translation]

J'aurais dû préciser que je m'y connais un peu dans ce domaine. J'ai en effet été ingénieur civil. À mon avis, les revêtements de route minces sont dépassés. C'est très bien pour des camions d'une demi-tonne et des voitures particulières car cela fait des routes qui ne sont pas poussiéreuses. Par contre, dès que circulent de gros camions, n'importe quel modèle de camion, la route se détériore. Ce que je veux dire, en fait, c'est que ces routes sont en train de se détériorer de toute façon.

M. Angus: On dirait que c'est le même genre de norme que l'on utilise dans le nord de l'Ontario depuis le début.

M. Earl: C'est bien possible. Je ne suis pas très au courant des normes routières appliquées dans le nord de l'Ontario, mais il y a des revêtements comparables. C'est une espèce de mélange de gravier et de goudron qu'on utilise au Manitoba. C'est en Saskatchewan que le revêtement est le pire, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'assises sablonneuses. Il ne s'agit donc pas d'un problème qui soit lié directement au transport du grain.

En ce qui concerne les répercussions environnementales, cette étude n'en a pas tenu compte, mais je pense que l'on ne songe pas souvent à l'impact négatif du système actuel sur l'environnement. Allez un peu voir ce qui se passe auprès d'un élévateur régional; vous pourrez y voir une locomotive de 3 000 chevaux tirer un seul wagon et, pour parcourir la longueur de la voie d'évitement, elle consomme autant de carburant qu'il en faudrait pour faire plusieurs transports par camion jusqu'au prochain élévateur. J'ai tendance à croire que le système actuel a beaucoup de répercussions néfastes sur le plan écologique et que l'on n'en tient tout bonnement pas compte.

M. Angus: Bonne remarque.

Quelque part dans votre mémoire, vous faites allusion à l'attribution des wagons, mais vous ne précisez pas ce qui vous préoccupe à ce sujet. Je vais donc vous donner l'occasion de le faire.

M. Earl: Il ne fait aucun doute qu'il est moins coûteux de remorquer 100 wagons jusqu'à Vancouver ou Thunder Bay. . .

M. Angus: Je préférerais que ce soit Thunder Bay.

M. Earl: D'accord, disons Thunder Bay; c'est d'ailleurs ce qui se passerait en vertu des modifications prévues à la LTGO. Il est moins coûteux de remorquer 100 wagons jusqu'à Vancouver ou Thunder Bay. . . disons Thunder Bay. . . que de prendre trois wagons ici, un là et cinq autres ailleurs pour les mener au même endroit.

Si j'étais expéditeur, j'aimerais pouvoir proposer le marché suivant aux sociétés de chemins de fer: à supposer que j'expédie mon grain régulièrement par lots de 100 voitures, tous les quinze jours ou toutes les trois semaines, et que le roulement se fasse bien, y aurai-t-il moyen d'obtenir un tarif spécial? Ce serait bien beau, sauf qu'en tant qu'expéditeur, je ne suis pas maître de mon destin. Je dois attendre que l'on m'attribue des wagons et je n'ai pas la possibilité de proposer un marché aux sociétés de chemins de fer, de trouver un moyen d'économiser sur les frais de transport et sur les frais d'entreposage en élévateurs, ni d'accroître l'efficacité du processus en général. Je ne peux pas le faire parce que c'est quelqu'un d'autre qui prend les décisions concernant l'attribution des wagons.

[Texte]

Now, that's the essence of the issue.

Mr. Angus: Are the railway companies' cars included in the allocation, or is it just the Wheat Board cars?

The Chairman: Mr. Angus, that's cheating.

Mr. Angus: I know.

Mr. Allen: No, no, it's all cars. But if you run a business... say you have a factory and you can't control the flow of raw material into the factory and you can't control the flow of finished product out of the plant. How efficient can you be? That's the situation we're in currently in the grain business.

Mr. Angus: I'd like to follow that up, but the chairman won't let me. Thank you, gentlemen.

The Chairman: Gentlemen, I'm sorry, we're out of time. We have a very tight schedule from now until plane time. But on behalf of the committee, I want to thank you very much for your appearance here this afternoon, for your interest, your preparation and the presentation of your brief. It's been very helpful.

Mr. Earl: Thank you kindly.

Mr. Allen: Thank you very much for the opportunity to appear before you.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Traduction]

C'est donc là la racine du problème.

M. Angus: Est-ce que les wagons des sociétés de chemins de fer sont inclus dans le processus d'attribution ou bien est-ce que cela ne concerne que les wagons de la Commission canadienne du blé?

Le président: Vous trichez, monsieur Angus.

M. Angus: Je sais.

M. Allen: Non. Il s'agit de tous les wagons. À supposer que vous dirigez une entreprise, une usine par exemple. Comment pouvez-vous être efficace si vous ne pouvez pas contrôler les entrées de matières premières et les sorties de produits finis? C'est la situation dans laquelle on se trouve actuellement dans l'industrie céréalière.

M. Angus: J'aimerais poursuivre la conversation à ce sujet, mais le président n'est pas d'accord. Merci, messieurs.

Le président: Désolé, messieurs, mais nous n'avons plus que très peu de temps avant d'aller prendre nos avions. Au nom de mes collègues, je tiens à vous remercier d'avoir comparu, d'avoir manifesté de l'intérêt pour nos travaux et d'avoir préparé et présenté un mémoire. Cela nous a beaucoup aidés.

M. Earl: Merci bien.

M. Allen: Merci beaucoup de nous avoir donné l'occasion de venir témoigner.

Le président: La séance est levée.

At 2:00 p.m.

From the Canadian Oilseed Processors Association:

- Robert Broeska, President;
- Jim Foran, Legal Counsel, Aikins, MacAulay & Thorvaldson;
- Woody Galloway, Manager, Canola Acquisitions, CanAmera Foods.

From Canada Grains Council:

- Douglas E. Campbell, President.

From United Grain Growers:

- T.M. Allen, President and Chairman of the Board;
- Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.

À 14 h 00

De «Canadian Oilseed Processors Association»:

- Robert Broeska, président;
- Jim Foran, conseiller juridique, Aikins, MacAulay & Thorvaldson;
- Woody Galloway, gérant, Acquisitions de Canola, CanAmera Foods.

Du Conseil des grains du Canada:

- Douglas E. Campbell, président.

De «United Grain Growers»:

- T.M. Allen, président et président du Conseil;
- Paul Earl, gérant, Affaires générales.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

At 9:00 a.m.

From Manitoba Pool Elevators:

Charles Swanson, President;

Ken Edie, Vice-President.

From the Thunder Bay Harbour Commission:

C.A. (Cy) Cook, General Manager and C.E.O.;

S. Paul Kennedy, Director of Marketing.

From the Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH):

Dave Martin, Provincial Coordinator, Manitoba League of the Physically Handicapped;

Don Halechko, Chairman, Manitoba League of the Physically Handicapped;

Paula Kierstead, Member, COPOH Human Rights Committee;

April D'Aubin, Research Analyst.

From the City of Brandon:

Rod Ficek, Councillor.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

À 9 h 00

De «Manitoba Pool Elevators»:

Charles Swanson, président;

Ken Edie, vice-président.

De la Commission du port de Thunder Bay:

C.A. (Cy) Cook, directeur général et chef de la Direction;

S. Paul Kennedy, directeur du Marketing.

De la «Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés (COPOH)»:

Dave Martin, coordonnateur provincial, Ligue des handicapés physiques du Manitoba;

Don Halechko, président, Ligue des handicapés physiques du Manitoba;

Paula Kierstead, membre, Comité des droits de la personne;

April D'Aubin, analyste.

De la Ville de Brandon:

Rod Ficek, conseiller municipal.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 53

Fascicule n° 53

Tuesday, May 25, 1993

Le mardi 25 mai 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Future Business

Travaux futurs

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review"

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 25, 1993

(72)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:05 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Railway Association of Canada: Robert (Bob) H. Ballantyne, President; James (Jim) N. Speirs, Vice-President. *From the Aircraft Operations Group Association:* Wayne Foy, Chairman. *From LUSCAR Ltd.:* Emile J. Dubois, Manager, Transportation; James E. Foran, Legal Counsel. *From Canada Ports Corporation:* Arnold E. Masters, Chairman of the Board; Jean Michel Tessier, President and Chief Executive Officer; Hassan Ansary, Executive Vice-President.

The Committee discussed future business.

At 9:15 o'clock a.m., in accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

R.H. Ballantyne made a statement and, with the other witness, answered questions.

Wayne Foy made a statement and answered questions.

Emile Dubois made a statement and, with the other witness, answered questions.

A.E. Masters made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 25 MAI 1993

(72)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 9 h 05, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes et Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des chemins de fer du Canada: Robert (Bob) H. Ballantyne, président; James (Jim) N. Speirs, vice-président. *De l'Association du groupe de la navigation aérienne:* Wayne Foy, président. *De LUSCAR Ltd.:* Émile J. Dubois, directeur, Transport; James E. Foran, conseiller juridique. *De la Société canadienne des ports:* Arnold E. Masters, président du Conseil; Jean Michel Tessier, président-directeur général; Hassan Ansary, vice-président adjoint.

Le Comité délibère de ses travaux futurs.

À 9 h 15, conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, « La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation ».

R.H. Ballantyne fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Wayne Foy fait un exposé et répond aux questions.

Émile Dubois fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

A.E. Masters fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 25, 1993

● 0914

The Chairman: Further to consideration of the National Transportation Agency's Review Commission's report entitled *Competition in Transportation—Policy and Legislation in Review*, we have with us this morning, from the Railway Association of Canada, Mr. Robert Ballantyne, President, and Mr. Jim Speirs, Vice-President.

Welcome, gentlemen, to the hearings of the committee. We appreciate your taking the time. You have prepared a brief. One of you, I assume, will be presenting at least the highlights of this brief to the committee. I invite you to proceed.

Mr. Robert H. Ballantyne (President, Railway Association of Canada): Thank you very much. The Railway Association appreciates the opportunity to meet with the standing committee to discuss the National Transportation Act Review Commission's recommendations.

● 0915

The RAC is an industry association representing 24 railway companies that comprise transcontinental, regional, and local or short-line railways, plus passengers and those U.S. railroads that operate in Canada. A list of the member companies is attached to our brief as an appendix. Taken together, the membership currently accounts for about 90% of all railway activity in Canada. The industry employs some 60,000 people and has annual gross revenues on the order of \$5 billion.

I'll try to keep my remarks brief and will address the broad principles contained in the NTA Review Commission's report and recommendations. I would, however, like to address one specific recommendation first, and that is the third recommendation, related to trespass.

The restoration of the railway's ability to enforce as an offence trespass on railway property or tracks is necessary to the safe operation of the industry. We in the RAC have a prime interest in safety and rail operations and in public safety, and have been in discussion with officers of Transport Canada, who have been very helpful in moving this issue towards enactment. An early amendment to the Railway Safety Act to deal with trespass is urgently needed.

Plant rationalization: The impact of the NTA of 1987 on the transport sector in Canada has by and large been to the benefit of shippers. The provisions of the act serve to lower the cost of transportation to the shipper and thus lower revenue to the carrier. The railways expected downward pressure on revenues but also expected the NTA to allow the railways to lower their costs commensurately. The provisions of the act did not allow this to happen. The recommendations of the NTA

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 25 mai 1993

Le président: Dans le cadre de notre examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, nous accueillons ce matin M. Robert Ballantyne, président, et M. Jim Speirs, vice-président, de l'Association des chemins de fer du Canada.

Bienvenue, messieurs, aux audiences du comité. Nous vous remercions d'être venus. Vous avez préparé un mémoire. J'imagine que l'un de vous nous présentera à tout le moins les points saillants de ce mémoire. Allez-y.

M. Robert H. Ballantyne (président, Association des chemins de fer du Canada): Merci. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de faire part au comité permanent de nos commentaires sur les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

L'ACFC est une association professionnelle qui représente 24 compagnies de chemin de fer transcontinentales, régionales et locales, exploite lentes dans ce dernier cas de lignes courtes, ainsi que des compagnies ferroviaires de transport des voyageurs et des compagnies américaines implantées au Canada. Vous trouverez en annexe à notre mémoire, la liste des compagnies ferroviaires membres de notre association. Ensemble, nos membres sont responsables de 90 p. 100 de toute l'activité ferroviaire au Canada. Notre secteur emploie 60 000 personnes et a des revenus bruts annuels de près de 5 milliards de dollars.

Étant donné les contraintes de temps, je ne commenterai que les grands principes que renferme le rapport et les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Toutefois, j'aimerais d'abord parler d'une recommandation bien précise, la troisième, qui concerne la violation de propriété.

Le rétablissement de l'infraction de violation de propriété à l'égard des gares et des voies ferrées est nécessaire pour permettre l'exploitation sécuritaire du réseau par les compagnies ferroviaires. Les membres de l'ACFC accordent une importance primordiale à la sécurité des opérations ferroviaires et à la sécurité du public, et nous avons eu des discussions à ce sujet avec les fonctionnaires de Transports Canada qui nous ont appuyés dans nos efforts pour obtenir le rétablissement de cette infraction. Il faut que la Loi sur la sécurité ferroviaire soit modifiée d'urgence pour régler ce problème de la violation de propriété.

Rationalisation du réseau: La loi de 1987 sur les transports nationaux s'est avérée pour l'essentiel très avantageuse pour les expéditeurs. Les dispositions de la loi ont contribué à faire baisser les coûts de transport des expéditeurs et, par voie de conséquence, à faire diminuer les revenus des transporteurs. Les compagnies ferroviaires s'attendaient à ce qu'il y ait des pressions à la baisse sur les revenus mais comptaient aussi que la Loi sur les transports nationaux allait leur permettre

[Texte]

Review Commission provide some degree of redress from this inequitable situation. The RAC strongly endorses these recommendations.

One of the major problems now facing Canada's railways is that there simply too much track and too little traffic. The number of track-miles must be reduced, and reduced significantly. This can be achieved through a process of rationalization that will include consolidation of parallel routes and the abandonment of lines which are not commercially viable or for which intermodal service is a reasonable alternative.

In some marginal circumstances, the appropriate solution in lieu of abandonment would be the creation of a short-line railway catering to local needs and feeding traffic to the trunk route of another carrier, provided these short-line railways can be operated at lower cost. This will serve particularly to lower the national railways' cost base, providing greater opportunities for them to encourage the development and return of traffic to their trunk routes.

Any impediments that unduly delay this process of rationalization should be removed. The process to create short-line railways must be both expeditious and economical. If potential operators become discouraged, the short-line potential will decline, leading to more line closures.

I note Tom Payne's comments to you on May 10 dealt with this. He indicated that the recent provisions made to both the B.C. and the Ontario labour relations acts have precluded any interest in short-line railroads on the part of his company in those two provinces.

Railways, unlike other surface modes of transport, provide their own fixed plant. They build, maintain, operate, police, and pay taxes on their rights of way. The competitive access provisions of the NTA have attempted to make the railway industry look to the shippers, like the trucking industry, by giving other rail carriers regulated competitive access.

In the railway industry, investment in fixed plant is an element in the railway company's competitive strategy. The railway industry has over a century of experience in accommodating inter-line movement of traffic and shippers can bring commercial pressure to bear on the specific railway that serves them in this highly competitive market. It is no more reasonable that government agencies should have a role in giving access to rail plant to a competitor than it would be for the government to require General Motors to assemble Ford Motor cars.

You will know the provisions now in place have led to differences of opinion between the shippers and the major railways, and the commission indicated it had spent considerable energy on this issue. Its recommendations are far from what the railways would have wished. The railway views on the need for mandated competitive access are on record.

[Traduction]

d'abaisser proportionnellement leurs propres coûts. Ce ne fut pas le cas. Les recommandations de la Commission d'examen de la LTN permettraient de corriger quelque peu cette situation inéquitable. L'ACFC appuie fermement ces recommandations.

L'un des principaux problèmes dont souffrent actuellement les compagnies ferroviaires du Canada est que la densité du trafic sur leur réseau est très faible. Il faut réduire, et de beaucoup, le nombre de voies-milles. Il faut pour cela rationaliser en regroupant des trajets parallèles et en abandonnant les lignes qui ne sont pas commercialement rentables ou qui pourraient raisonnablement être remplacées par un service intermodal.

Dans certains cas marginaux, au lieu d'abandonner une ligne, il serait plus approprié de créer une compagnie exploitant une ligne courte qui répondrait aux besoins locaux et qui acheminerait les marchandises vers la ligne principale d'un autre transporteur, à condition toutefois que ces lignes courtes puissent être exploitées à moindre coût. Cette solution permettrait plus particulièrement aux compagnies ferroviaires nationales de réduire leurs coûts et de rétablir ainsi la densité de trafic sur leurs lignes principales et de favoriser l'expansion de ces dernières.

Il faudrait supprimer les contraintes qui ralentissent indûment ce processus de rationalisation. Il faut que la création de compagnies exploitant des lignes courtes soit à la fois rapide et rentable. Si les repreneurs de lignes courtes perdent patience, la possibilité de création de ces compagnies exploitant des lignes courtes diminuera et il y aura davantage d'abandons de lignes.

J'ai pris bonne note des commentaires que vous a faits Tom Payne le 10 mai. Il a dit que les modifications apportées récemment aux lois sur les relations de travail de la Colombie-Britannique et de l'Ontario ont amené son entreprise à renoncer à l'idée d'exploiter des lignes courtes dans ces deux provinces.

Par contraste aux autres modes de transport de surface, les compagnies de chemin de fer fournissent leur propre infrastructure. Elles construisent, entretiennent, exploitent, et surveillent leurs emprises et paient des taxes pour ces emprises. Les dispositions relatives à l'accès concurrentiel de la LTN visaient à inciter les compagnies ferroviaires à aller au-devant des expéditeurs, comme le font les camionneurs, en accordant à d'autres transporteurs ferroviaires un accès concurrentiel réglementé.

Dans l'industrie du transport ferroviaire, l'investissement au titre des immobilisations est un élément de la stratégie compétitive des compagnies ferroviaires. Depuis plus de 100 ans, l'industrie ferroviaire facilite l'interconnexion du trafic et les expéditeurs peuvent exercer des pressions commerciales sur la compagnie ferroviaire avec laquelle ils font affaire dans ce marché très compétitif. Les organismes gouvernementaux ne doivent pas accorder l'accès aux installations ferroviaires d'un concurrent, pas plus qu'ils n'exigeraient de General Motors de faire l'assemblage des voitures de Ford.

Vous n'êtes pas sans savoir que les dispositions de la loi actuelle ont suscité des divergences d'opinions entre les expéditeurs et les principales compagnies ferroviaires, et la commission a indiqué qu'elle a consacré énormément d'énergie à cette question. Les recommandations qu'elle a formulées sont loin de plaire aux compagnies ferroviaires. Ces dernières ont exprimé très clairement leur avis sur l'obligation qui leur est faite d'accorder un accès concurrentiel.

[Text]

[Translation]

● 0920

In seeking a balance between strongly opposed views, the commission has opted to leave these provisions largely intact, while suggesting ways of making their application equitable, with a closer relationship to the market forces the act espouses.

Taxation: The current financial difficulties faced by Canada's railways must be seen in a global perspective and not confined to a domestic or even a North American context. Transportation costs are a very real and substantial component of the cost of Canadian products laid down at the customers' door. In turn, taxes are a very real component of the transportation cost. Therefore any increase in taxes in the transportation sector reduces the ability of Canadian carriers to invest in modern, low-cost services and thus makes Canadian products less competitive over time in the international marketplace.

However, taxes are not levied in an equitable fashion between modes. Canadian railways pay property tax on their rights of way, whereas the motor carrier industry uses public roads, which are tax supported. Railways pay taxes on locomotive fuel but do not use the roads for which the tax is supposed to be levied. Conversely, if fuel taxes do go to general revenues, what contribution are the truckers really making to highway costs?

Moreover, fuel tax, sales tax, property tax, and depreciation allowances are significantly less favourable in Canada than in the United States. This will certainly put Canada's railways at a competitive disadvantage in view of the market opportunities that will be created, and are being created, by the expanded North American trade pact. The review commission is quite clear in its views on the adverse effect of taxation on transportation competition.

The regional railways: Government policy, legislation, and regulatory action have generally considered that the Canadian railway industry is CN and CP. While these two carriers represent 90% of the industry, the regional and short-line railways play an important and growing role in serving specific areas of this country. The National Transportation Act and its administration by the agency have not always given appropriate consideration to the needs of the smaller railways. In drafting revisions to this act, we would certainly request that the legislature be sensitive to the concerns of the small carriers.

National transportation policy: For all modes of transportation to be treated equitably, Canada needs a truly integrated national transportation policy that removes artificial barriers to competition and eliminates unfair advantages to some modes. Such a policy would have to involve not only all levels of government but all departments at each level, and to be applied equally to all modes throughout every region of the country. Provincial governments should be encouraged to enact

La commission, cherchant à trouver un juste équilibre entre des points de vue diamétralement opposés, a choisi de recommander que ces dispositions restent largement inchangées, tout en suggérant des façons de rendre leur application plus équitable et plus conforme au libre jeu des forces du marché que préconise la loi.

Fiscalité: Les difficultés financières que connaissent actuellement les compagnies ferroviaires du Canada doivent être évaluées dans une perspective globale et non en fonction des seuls marchés intérieur et nord-américain. Les coûts de transport représentent une très forte proportion du coût des produits canadiens livrés aux consommateurs. Par ailleurs, les coûts de transport comportent une proportion appréciable de taxes. Ainsi, toute augmentation de taxes dans le secteur des transports réduit la capacité des transporteurs canadiens de faire des investissements qui permettraient d'offrir des services modernes et à faible coût, de sorte que les produits canadiens finissent par être moins compétitifs sur le marché international.

En outre, le fardeau de la fiscalité n'est pas réparti équitablement entre les divers modes de transport. Les compagnies ferroviaires canadiennes paient des taxes foncières sur leurs emprises tandis que les transporteurs routiers empruntent les voies publiques financées à même les impôts. Les compagnies ferroviaires paient des taxes sur le carburant pour locomotive mais n'empruntent pas les routes dont l'entretien est censé être financé par ces taxes. Si les taxes sur le carburant sont versées au Trésor, quelle est la contribution des camionneurs au coût d'entretien des autoroutes?

Par ailleurs, les taxes sur le carburant, les taxes de vente, les taxes foncières et les déductions pour amortissement sont sensiblement moins avantageuses au Canada qu'aux États-Unis. Cela désavantage certainement les compagnies ferroviaires du Canada par rapport à leurs concurrents et limite leurs chances d'arracher les débouchés que crée et que créera l'élargissement au marché nord-américain de l'accord de libre-échange. La commission d'examen souligne très clairement les effets négatifs de la fiscalité sur la concurrence dans le secteur des transports.

Compagnies ferroviaires régionales: Si l'on examine la politique gouvernementale, la législation et la réglementation, il ressort que l'on considère généralement que l'industrie ferroviaire canadienne se résume au CN et au CP. Si ces deux transporteurs représentent effectivement 90 p. 100 de l'industrie, les compagnies ferroviaires régionales et les exploitants de lignes courtes jouent un rôle important et croissant dans certaines régions précises du pays. Dans son administration de la Loi sur les transports nationaux, l'Office national des transports n'a pas toujours tenu suffisamment compte des besoins des plus petites compagnies ferroviaires. Nous demandons donc au Parlement d'être plus sensible aux besoins des plus petits transporteurs au moment de la rédaction des modifications à la loi.

Politique nationale en matière des transports: Pour que tous les modes de transport soient traités équitablement, il faut que le Canada se dote d'une politique nationale des transports qui soit réellement uniforme et qui supprime les obstacles artificiels à la concurrence et les avantages injustes dont bénéficient certains modes de transport. Il faudrait non seulement que tous les ordres de gouvernement et tous les ministères responsables participent à l'élaboration d'une telle

[Texte]

legislation that will promote the formation of short-line railways and structure their tax policies to foster healthy transportation competition. Market forces should determine the role of each mode in the Canadian economy. Issues involving social goals and public interest should be separated from commercial decisions and transport policy.

This land mass that is Canada is the source of much of our wealth, but it also presents an immense challenge to us in getting our goods to world markets at competitive prices. High-quality, low-cost transportation is a necessity to Canada, and the railway industry has a long history of successfully meeting this need. To continue to do so for the Canadian economy, the railways need innovative technology, a skilled, well-trained workforce, and market-oriented managers. But we also need legislation, regulation, and taxation that will permit us to respond efficiently to the needs of Canada.

We urge the standing committee to see that the review commission's recommendations are translated into legislation, and urge that this be done quickly.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Keyes (Hamilton West): Gentlemen, welcome.

Mr. Ballantyne, thank you very much for your brief and your presence here with us this morning.

In your brief, under regional railways, you say the NTA and its administration by the agency have not always given appropriate consideration to the needs of the smaller railways. In drafting revisions to the act, you would request that the legislature be sensitive to the concerns of the small carriers. Can you give this committee some examples of inappropriate consideration?

Mr. Ballantyne: Several come to mind. One has to do with the issue of funding between road and rail authorities in grade separations. The recommendations of the agency under the National Transportation Act could be applied in such a way that they would have put a small carrier like the Essex Terminal Railway or the Algoma Central out of business. One decision on the funding for a grade separation could in fact have put one of those carriers into bankruptcy.

That was an issue we brought to the attention of the agency. There haven't been any decisions to that effect. But the way the policy was enunciated, it certainly could have done so.

[Traduction]

politique mais aussi que cette dernière soit appliquée également à tous les modes de transport dans toutes les régions du pays. Il faudrait inciter les gouvernements provinciaux à adopter des lois qui favoriseraient la création de compagnies exploitant des lignes courtes et à mettre en place des politiques fiscales susceptibles de favoriser une saine concurrence dans le secteur des transports. Il faudrait laisser les forces du marché déterminer la place de chaque mode de transport dans l'économie canadienne. Les objectifs sociaux et de politique publique doivent être séparés des décisions commerciales et des politiques en matière des transports.

Ce vaste territoire qu'est le Canada est la source principale de notre richesse mais il présente aussi un énorme défi quand il s'agit de livrer nos marchandises aux marchés mondiaux à des prix compétitifs. Il est indispensable que le Canada se dote de systèmes de transport de grande qualité et à faible coût et l'industrie ferroviaire répond à ce besoin avec énormément de succès depuis fort longtemps. Si nous voulons qu'elle continue de contribuer de la sorte à l'économie canadienne, les compagnies ferroviaires doivent pouvoir compter sur des technologies novatrices et sur une main-d'oeuvre qualifiée et bien formée dirigée par des administrateurs conscients des impératifs du marché. Toutefois, il nous faut aussi des lois, des règlements et un régime fiscal qui nous permettront de répondre efficacement aux besoins du Canada.

Nous prions instamment le comité permanent de faire en sorte que des propositions législatives soient déposées rapidement pour mettre en oeuvre les recommandations de la commission d'examen.

Le président: Merci.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenue, messieurs.

Monsieur Ballantyne, je vous remercie d'être venu ce matin nous présenter votre mémoire.

Dans votre mémoire, sous la rubrique «compagnies ferroviaires régionales», vous dites que dans son administration de la LTN, l'Office national des transports n'a pas toujours tenu suffisamment compte des besoins des plus petites compagnies ferroviaires et vous demandez qu'au moment de rédiger les modifications à la loi, le Parlement soit plus sensible aux besoins des plus petits transporteurs. Pouvez-vous donner au comité des exemples de cela?

M. Ballantyne: Je peux vous en citer plusieurs. Il y a d'abord la question du financement des croisements étagés et de la part du fardeau imputée aux réseaux routier et ferroviaire. Les recommandations formulées par l'Office en vertu de la Loi sur les transports nationaux pourraient être appliquées de telle façon qu'un petit transporteur comme le Essex Terminal Railway ou Algoma Central serait obligé de fermer boutique. De fait, une décision rendue sur le financement d'un croisement étagé aurait pu mettre en faillite l'un de ces transporteurs.

C'est l'un des problèmes que nous avons porté à l'attention de l'Office. Aucune décision n'a encore été rendue. Il reste que la politique, telle qu'elle est énoncée, aurait pu avoir une telle conséquence.

[Text]

I think some of the abandonment provisions as they affect the U.S. railroads that operate in Canada were similar. There was a case where the CSX railroad, which de facto is a short-line railway in Canada, was caught in the 4% abandonment rule, which was completely inappropriate for a railway of that nature. That provision obviously was related to the two transcontinental railways and was most inappropriate for smaller railways.

Those are a couple of examples.

Mr. Keyes: What kind of money are we talking about when we talk about grade separation?

Mr. Ballantyne: They're exceedingly expensive. The cost will vary from bridge to bridge. You're probably looking at a cost in the order of \$10 million per bridge, at current construction costs.

Mr. Keyes: What specific tax changes benefit the railways most but would drain the government coffers least? We talk about fuel taxes, sales taxes, property taxes, depreciation allowances, on the U.S. model.

Mr. Ballantyne: I am not sure which would drain the government coffers the least. Of course the taxes are levied by all levels of government, so they will affect all levels of government, to varying degrees. I really can't give you a specific answer to that question, the way you've phrased it.

About the effect on the industry, the fuel taxes on locomotive fuel—and this is not for railways' highway vehicles, just for locomotives—amount to about \$200 million a year. The property taxes are running—and these are approximate numbers—about \$100 million a year.

I contrast this with the rate at which we get our revenue. The National Transportation Agency indicated that in 1991 our revenues had declined on average to 2.4¢ per tonne-kilometre. At 2.4¢ per tonne-kilometre, you have to haul one tonne of freight ten kilometres to buy a pencil. So to pay the \$300 million just in those two levels of taxes, that has to translate into an awful lot of freight tonne-miles or tonne-kilometres. The implication in all that is that taxes are an exceedingly large element in our costs.

Mr. Keyes: So the cost of doing business is going up.

Mr. Ballantyne: Yes.

Mr. Keyes: The demand on the product is going down, or has gone down.

This committee has heard time and time again over the last few weeks how our airlines, our trucking, and our railroads are in a state of crisis. Given what you've been telling us in your brief, and if we keep in mind the process of deregulation and where we've come to in the deregulation process, how much of the crisis, the problem we face today, is a result of deregulation and how much is a result of the recession? Has your organization dealt with that question? Can you differentiate between the two?

[Translation]

Par ailleurs, certaines des dispositions relatives à l'abandon de lignes, dans la mesure où elles s'appliquent aux compagnies ferroviaires américaines exploitant des lignes au Canada, auraient eu un effet semblable. Dans un cas, la compagnie CSX, exploitant une ligne courte au Canada, est tombée sous le coup du plafond de 4 p. 100 pour l'abandon de lignes, ce qui était tout à fait inopportun dans le cas d'une compagnie ferroviaire de ce genre. Cette disposition visait manifestement les deux compagnies ferroviaires transcontinentales et elle n'était pas du tout adaptée aux petites compagnies ferroviaires.

Voilà quelques exemples.

M. Keyes: Pouvez-vous nous donner une idée du coût des croisements étagés?

M. Ballantyne: Ils sont très coûteux. Le coût varie d'un viaduc à l'autre. Étant donné les coûts actuels de construction, le total serait probablement de l'ordre de 10 millions de dollars par viaduc.

M. Keyes: Quel changement précis au régime fiscal serait le plus avantageux pour les compagnies ferroviaires tout en grevant le moins le Trésor? Vous avez parlé des taxes sur le carburant, des taxes de vente, des taxes foncières et des déductions pour amortissement par rapport à ce qu'elles sont aux États-Unis.

M. Ballantyne: Je ne sais pas quelle mesure serait la moins coûteuse pour le Trésor public. Bien entendu, les taxes sont prélevées par tous les ordres de gouvernement et le coût d'une mesure varierait de l'un à l'autre. Je ne peux pas vous donner de réponse précise à cette question telle que vous l'avez formulée.

Quant aux effets sur l'industrie, les taxes sur le carburant pour locomotive—cette taxe ne s'applique pas aux véhicules routiers des compagnies ferroviaires mais uniquement au carburant pour locomotive—s'élèvent à environ 200 millions de dollars par année. Les taxes foncières—je vous donne un chiffre approximatif—représentent environ 100 millions de dollars par année.

Permettez-moi de comparer cela au taux applicable à nos revenus. L'Office national des transports indiquait en 1991 que nos revenus avaient diminué pour atteindre en moyenne 2,4 c. par tonne-kilomètre. À 2,4 c. par tonne-kilomètre, il faut transporter une tonne de fret sur 10 kilomètres avant de pouvoir acheter un crayon. Ainsi, pour pouvoir payer les 300 millions de dollars au titre de ces deux taxes, il faut transporter énormément de frets calculés en tonnes-milles ou en tonnes-kilomètres. Bref, les taxes constituent un élément excessivement important de nos coûts.

M. Keyes: Ainsi, les coûts d'exploitation augmentent.

M. Ballantyne: Oui.

M. Keyes: La demande elle a diminué ou diminue.

Depuis quelques semaines, on a à maintes reprises répété au comité que nos lignes aériennes, notre secteur du camionnage et nos compagnies ferroviaires sont en état de crise. Étant donné ce que vous nous dites dans votre mémoire, et compte tenu de l'étape où nous en sommes dans le processus de déréglementation, dans quelle mesure la crise actuelle peut-elle être imputée à la déréglementation, d'une part, et à la récession, d'autre part? Votre association s'est-elle penchée sur cette question? Pouvez-vous faire la part du blâme?

[Texte]

[Traduction]

• 0930

Mr. Ballantyne: It's very hard to differentiate between them. These are all factors. The restructuring of the global economy we are going through right now is a major factor. It's a factor that's affecting the transportation industry and a lot of other Canadian industries as well. To some extent that is a factor. The recession is clearly a factor. The changes in regulation that have taken place have also been a factor. It's very difficult to say which one is the one that has had the greatest impact in the last few years.

Mr. Keyes: In your brief you say it is no more reasonable that government agencies should have a role in giving access to rail plant to a competitor than it would be for the government to require GM to assemble Ford Motor cars. Does the railway industry think it is at all possible at this time, in the mid-1990s, to roll back the competitive access gains that were made in the late 1980s?

Mr. Ballantyne: We would hope the Parliament of Canada would give consideration to that.

Are these competitive access provisions now in the NTA really necessary to protect the shippers? They certainly appeared to us to be a remnant of the thinking that assumes railways are monopolies; and railways aren't monopolies. We're in a highly competitive environment, in which there is competition between modes. It is certainly our view that these artificial, regulated ways of attempting to achieve intramodal competition are not appropriate.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Ballantyne, Mr. Speirs, thank you for your presentation this morning.

I want to come back to the example you used with my colleague about the act not providing fairness for the short-line operators. You use the example of grade separation. Specifically, though, were you concerned because of the percentage of the cost of the grade separation the railroad would have to bear? Is that correct?

Mr. Ballantyne: That's correct.

Mr. Angus: Can you give us an example of what you mean by that? You talked about a \$10 million structure as a ballpark figure. What would that short-line operator have been forced to pay?

Mr. Ballantyne: The regulation is relatively complex, but in the worst case, if we talk about a \$10 million bridge, it is likely the railway could be on the hook for \$2.5 million of the fixed cost, the capital cost, of the bridge.

Mr. Angus: So up to 25%?

Mr. Ballantyne: Yes.

Mr. Angus: And you are suggesting in that scenario a short-line operator would not be able to afford to stay in business.

Mr. Ballantyne: That's possible, in some cases; certainly in the extreme cases. I mentioned particularly the Essex Terminal Railway and the Algoma Central Railway. In those two cases it is certainly possible.

M. Ballantyne: Il est très difficile de dire lequel de tous ces facteurs a contribué le plus à nos problèmes. La restructuration de l'économie mondiale qui se fait actuellement est un facteur déterminant. Les répercussions de cette restructuration se font sentir dans le secteur des transports et dans de nombreux autres secteurs de l'économie canadienne. Dans une certaine mesure, c'est l'un des facteurs. La récession y est aussi pour quelque chose. Les changements apportés au régime réglementaire sont aussi un facteur. Il est très difficile de dire lequel a été le plus important au cours des dernières années.

M. Keyes: Dans votre mémoire, vous dites que les organismes gouvernementaux ne doivent pas accorder à un concurrent l'accès aux installations ferroviaires, pas plus qu'ils n'exigeraient de GM de faire l'assemblage des voitures de Ford. L'industrie ferroviaire croit-elle qu'il est possible, au milieu des années quatre-vingt dix, d'annuler les gains réalisés à la fin des années quatre-vingt grâce aux dispositions sur l'accès concurrentiel?

M. Ballantyne: Nous espérons que le Parlement du Canada envisagera de le faire.

Ces dispositions sur l'accès concurrentiel qui figurent actuellement dans la LTN sont-elles réellement nécessaires pour protéger les expéditeurs? Nous avons pour notre part l'impression qu'elles reposent sur l'hypothèse que les compagnies ferroviaires sont des monopoles; il n'en est rien. Il y a une concurrence très vive entre les modes de transport. Nous sommes certainement d'avis que ces mécanismes artificiels de réglementation qui sont censés favoriser la concurrence intermodale en sont pas appropriés.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Ballantyne et monsieur Speirs, merci de votre exposé de ce matin.

J'aimerais revenir à l'exemple que vous avez donné à mon collègue pour illustrer le traitement inéquitable réservé aux exploitants de lignes courtes en vertu de la loi. Vous avez donné l'exemple des croisements étagés. Vous sembleriez plus particulièrement vous plaindre du pourcentage des coûts des croisements étagés que doivent assumer les compagnies ferroviaires? Est-ce bien cela?

M. Ballantyne: C'est exact.

M. Angus: Pouvez-vous nous donner un exemple plus précis? Vous avez donné un chiffre approximatif de 10 millions de dollars. Quelle somme aurait été contraint de verser l'exploitant de ligne courte?

M. Ballantyne: Le règlement est relativement complexe mais dans le pire scénario, si le coût d'un viaduc s'élève à 10 millions de dollars, il est vraisemblable que la compagnie ferroviaire ait à payer 2,5 millions des coûts fixes, des coûts d'immobilisation pour la construction du viaduc.

M. Angus: Donc, 25 p. 100 du coût?

M. Ballantyne: Oui.

M. Angus: Et vous dites que dans pareil cas un exploitant de ligne courte serait obligé de fermer boutique.

M. Ballantyne: Ce serait certainement possible, dans les pires cas. J'ai mentionné plus particulièrement Essex Terminal Railway et Algoma Central Railway. Dans ces deux cas, cela aurait certainement été possible.

[Text]

Mr. Angus: But isn't it the flip side that the smaller the percentage the railway operator has to pay, the greater the percentage the taxpayer, whether it's through provincial taxes or through property taxes, ends up being responsible for?

Mr. Ballantyne: That's right. But presumably the bridge is built as part of a road system, which is financed by the taxpayer in any case.

Mr. Angus: On the other hand, the structure is only needed because of the existence of the rail network through that particular area. It's one of those catch-22s.

Mr. Ballantyne: Yes.

Mr. Angus: To look at it from another point of view, you indicated a short-line railway could not afford it. I would suspect both CN and CP, given their bleeding, could also make the same argument today. In fact, in municipality after municipality they have argued they shouldn't have to pay more than, in some cases, a token amount.

Mr. Ballantyne: That's quite true. Whether it is CN or CP, or almost any other railway in this country, all you need to do is read their annual reports over the last few years. They would all be in a very difficult position.

● 0935

Mr. Angus: Let me move on but stay within the general framework of taxation. It has been suggested—and you have done so as well—that we need to take a look at property taxation, particularly as we compare how we levy taxes in our provinces and municipalities on the rail lines themselves. I am not talking about the structures that might be in the marshalling yards or what have you, just the rail lines. Do you have any suggestions on how we should change that? Are you looking for a blanket exemption for the trackage that runs through a community, or are you looking for a volume measure, so as the traffic goes up the amount paid goes up, and vice-versa? Or do you have some other suggestions?

Mr. Ballantyne: Certainly from our perspective the most equitable suggestion would be to place the taxation of rights of way... and I appreciate the difference you have made between rights of way and other railway property; we think that is appropriate. But for rights of way, the trackage between cities, the abolition of tax on the right of way would be the most appropriate suggestion we could make. That would put it on almost the same basis as the highway mode, where not only does the right of way not generate tax, it consumes tax revenues. Certainly our view would be that railway rights of way should be tax exempt.

Mr. Angus: Is that the situation in the States?

Mr. Ballantyne: I think it is not the situation in the States. The only other thing that has happened in the States, as I recall, is the "4-R" act of 1979 or 1980 which the U.S. Congress passed. It prevented any other authority from taxing railway property at a rate that was higher or was really an inappropriate rate for railways.

Mr. Angus: The vast majority of the trackage—and I would suspect this applies not just to the two majors but to all the rail lines in Canada—basically operates through crown land as opposed to organized municipalities.

[Translation]

M. Angus: Mais n'est-il pas vrai que plus le pourcentage que doit payer l'exploitant ferroviaire est faible, plus est élevé le pourcentage que doit payer le contribuable sous forme de taxes provinciales ou de taxes foncières?

M. Ballantyne: C'est exact. Mais en théorie le viaduc fait partie du réseau routier lequel est financé de toute façon par le contribuable.

M. Angus: Oui, mais la structure est rendue nécessaire par l'existence du réseau ferroviaire. Il n'y a pas à s'en sortir.

M. Ballantyne: En effet.

M. Angus: Vous avez dit, d'autre part, qu'un exploitant de ligne courte n'avait pas les moyens d'assumer un tel coût. Je soupçonne que le CN et le CP, étant donné leurs hémorragies, pourraient en dire autant aujourd'hui. D'ailleurs, ils ont dit à de nombreuses municipalités qu'ils ne devraient pas, dans certains cas, verser plus qu'une somme symbolique.

M. Ballantyne: C'est très vrai. Il suffit de lire les rapports annuels des dernières années du CN ou du CP, ou encore de n'importe quelle autre compagnie ferroviaire. Elles auraient toutes de sérieuses difficultés financières.

M. Angus: Permettez-moi de passer à une autre question liée néanmoins à la fiscalité. Certains ont dit—et vous l'avez vous-même fait—que nous devons réexaminer le régime des taxes foncières prélevées sur les lignes ferroviaires par les provinces et les municipalités. Je vous parle uniquement des taxes prélevées sur les lignes ferroviaires et non sur les gares de triage ou sur d'autres éléments d'infrastructure. Pouvez-vous nous suggérer des façons de changer le mode de calcul de ces taxes? Souhaitez-vous une exemption générale pour les voies qui traversent une collectivité ou voulez-vous que les taxes soient calculées en fonction de la densité du trafic? Auriez-vous d'autres suggestions?

M. Ballantyne: Pour nous, la proposition la plus équitable serait certainement que la fiscalité des emprises... je vous suis reconnaissant de la différence que vous faites entre les emprises et les autres éléments d'infrastructure ferroviaires; nous trouvons que cette distinction est appropriée. Pour ce qui est des emprises, des voies entre les villes, l'abolition de la taxe sur les emprises serait la mesure la plus appropriée selon nous. Nous nous retrouverions sur une pied d'égalité avec les transporteurs routiers qui utilisent une emprise sur laquelle aucune taxe n'est prélevée et qui par ailleurs consomment des revenus fiscaux. Nous sommes certainement d'avis que les emprises ferroviaires devraient être exemptées de taxes.

M. Angus: Est-ce le cas aux États-Unis?

M. Ballantyne: Je crois que ce n'est pas le cas aux États-Unis. Aux États-Unis, si ma mémoire est fidèle, le Congrès américain a adopté en 1979 ou 1980 la loi dite «4-R». Cette loi interdit à toute autre autorité d'imposer sur les infrastructures ferroviaires des taxes à un taux plus élevé ou à un taux inacceptable.

M. Angus: La grande majorité du réseau ferroviaire—et j'imagine que cela vaut pour toutes les compagnies ferroviaires du Canada et pas uniquement pour les deux principales... traverse les terres domaniales plutôt que celles des municipalités.

[Texte]

Mr. Ballantyne: I suspect a lot of it does, yes.

Mr. Angus: So the \$100 million, which was your ballpark figure a couple of minutes ago for the property taxes paid, would come out of the assessment of the municipalities.

Mr. Ballantyne: Yes.

Mr. Angus: Can you make the argument that it is an investment by those municipalities to forgo that in order to retain rail service, or is it just clearly a reduction in the amount railways would have to pay?

Mr. Ballantyne: I am sorry. I really do not quite follow the point you are making there.

Mr. Angus: Let me use an analogy in terms of fuel tax. The Province of Manitoba wisely reduced the fuel tax on rail. They did so because I think they recognized that in the absence of a reduction they were in danger of losing even more rail jobs than they already had.

Mr. Ballantyne: Yes.

Mr. Angus: Can you make the argument to municipalities—the City of Thunder Bay, the City of Winnipeg, the City of Toronto—that reducing property taxes on the rights of way, or eliminating the property taxes on the rights of way, is a long-term investment in keeping that rail infrastructure in place?

Mr. Ballantyne: Yes, I think you could.

Mr. Angus: Is the association doing that in a concerted way?

Mr. Ballantyne: We have certainly had some discussions with various provincial governments on this issue, and working with the railway companies, certainly our two largest members, we have been dealing with this issue, for example, in the municipality of Metropolitan Toronto, where the issue of market value assessment has come along in the last year.

Mr. Angus: I want to switch, now. In your brief you make a very strong plea for a national transportation policy. Let me put that in the context of the rail mode.

We have currently before the National Transportation Agency two applications for the sale of a line and the abandonment of a line, one of which for sure is a main line, one of which it can be argued, and will be argued by some, is still a main line: the Truro to Sydney line. These applications are going forward in spite of the fact that there is no national transportation policy, nor is a national rail network defined.

[Traduction]

M. Ballantyne: Je soupçonne que c'est effectivement le cas.

M. Angus: Ainsi, le chiffre approximatif de 100 millions de dollars en taxes foncières que vous avez cité il y a quelques minutes correspond aux sommes versées aux municipalités.

M. Ballantyne: Oui.

M. Angus: Pourriez-vous dire que les municipalités qui renonceraient à ces taxes foncières pour conserver le service ferroviaire feraient en quelque sorte un investissement, ou s'agirait-il uniquement de la réduction de la somme qu'auraient à payer les compagnies ferroviaires?

M. Ballantyne: Je vous demande pardon. Je n'ai pas tout à fait saisi le sens de votre question.

M. Angus: Permettez-moi de prendre l'exemple de la taxe sur le carburant. Le Manitoba a très sagement réduit la taxe sur le carburant pour le transport ferroviaire. Il a pris cette décision, je pense, sachant que faute d'une telle réduction, il risquait de perdre encore de nombreux emplois dans le secteur ferroviaire.

M. Ballantyne: Oui.

M. Angus: Pourrait-on dire que les municipalités de Thunder Bay, de Winnipeg ou encore de Toronto feraient en quelque sorte un investissement à long terme pour le maintien de l'infrastructure ferroviaire si elles réduisaient les taxes foncières sur les emprises ou si elles les supprimaient?

M. Ballantyne: Oui.

M. Angus: L'association fait-elle valoir cet argument de façon concertée?

M. Ballantyne: Nous avons certainement eu des entretiens avec divers gouvernements provinciaux sur cette question et nous travaillons avec les compagnies ferroviaires, certainement avec nos deux plus importants membres notamment, auprès de la municipalité de Toronto qui a mis en place au cours de la dernière année une évaluation en fonction de la valeur du marché.

M. Angus: Permettez-moi de changer de sujet. Dans votre mémoire, vous préconisez fortement l'adoption d'une politique nationale en matière des transports. Permettez-moi de placer cela dans le contexte du transport ferroviaire.

L'Office national des transports est actuellement saisi de deux demandes de vente ou d'abandon de ligne dont l'une est certainement une ligne principale et l'autre, celle reliant Truro et Sydney, est toujours une ligne principale aux dires de certains. L'office examine ces deux demandes malgré l'absence d'une politique nationale en matière des transports et même si l'on n'a pas défini ce que doit être le réseau ferroviaire national.

• 0940

Federal and provincial authorities have been working for 18 months. They have been unable to come up with any design that would say this is the basic infrastructure we need as a nation, either for economic or for other purposes. We know CN and CP are working to examine everything east of Winnipeg. They've already come to a meeting of minds on the Ottawa Valley; they know what they are doing there. Do you think it would be appropriate for the Minister of Transport to say to the

Les autorités fédérales et provinciales y travaillent depuis 18 mois. Elles ont été incapables de définir l'infrastructure de base dont le Canada a besoin à des fins économiques ou autres. Nous savons que le CN et le CP sont en train d'étudier toutes les lignes situées à l'est de Winnipeg. Les deux sociétés se sont déjà entendues en ce qui concerne la vallée de l'Outaouais; elles savent ce qu'elles vont faire dans cette région. Pensez-vous qu'il serait opportun que le ministre des Transports recommande à

[Text]

NTA—and he has the powers to do so—that until such time as we have a national plan in place, you should not accept any more applications for main-line abandonments?

Mr. Ballantyne: No, I don't really think that would be appropriate at all. A number of people in their briefs have mentioned that the issues of commercial viability and the commercial considerations of the carriers are something that needs to be considered along with the public interest. To do as you suggest would be to put the commercial carriers and their revenues and their profitability and so on at further risk by delaying any abandonment applications. In the absence of any national transportation policy, the carriers have no option but to continue to do what they feel is appropriate, and that is, where clearly the markets have abandoned the railway, to take appropriate action to reduce the plant to match what traffic is really out there and really offering.

Mr. Angus: But are we not leaving it to a piecemeal basis, driven by the railway companies themselves, as opposed to a national policy, to say, okay, we need at least one ribbon of steel from coast to coast, and here's generally the area it should be in, and anything else beyond that is up for grabs? We are doing it piecemeal now. CN and CP suggested they will be in a position to make it clear come this fall what their intentions are east of Winnipeg. Would it not be appropriate, on the one hand, to say to the railway companies, we are going to put a hold on any further applications, but at the same time put the mandate on the provincial and federal officials responsible for a national plan to say, you have until the fall, folks, to come up with a structure that makes sense for this country, both for the economic purposes that the railways need and for nationalistic purposes—for the country's needs? Would that not be an appropriate step?

Mr. Ballantyne: Either the abandonment or the conveyance applications, when they are made, take quite a long time to wear their way through the regulatory process in any case. My feeling is they should be allowed to take place as the railway companies decide to bring them forward. If the government or the federal-provincial people working on the proposed national rail network can come up with some recommendations and put them before the Minister of Transport in a short period, that would certainly help the whole process. I just don't feel it would be appropriate to ask commercial concerns to delay doing what is really necessary from a commercial point of view.

I agree there is a public interest aspect, and that has to be taken into consideration in deciding what happens if and when a line is abandoned, as to how the track is conveyed and what happens to it after the carrier may have decided he can't operate it on a commercial basis any further.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. Ballantyne, for being here.

One of the points raised about railroads in the review of the National Transportation Act was that of final-offer arbitration. You didn't specifically refer to it in this brief, although we've heard from the railways when they have appeared before the committee.

[Translation]

l'ONT—et il en a le pouvoir—de ne pas accepter d'autres demandes d'abandon de lignes principales jusqu'à ce qu'un plan national soit mis en place?

M. Ballantyne: Non, je ne pense vraiment pas que cela soit opportun. Un certain nombre de témoins ont mentionné dans leurs mémoires qu'il fallait tenir compte non seulement de l'intérêt public, mais aussi de la viabilité et des intérêts commerciaux des transporteurs. Si l'on donnait suite à votre recommandation, l'on compromettrait davantage les recettes et la rentabilité des transporteurs commerciaux en retardant les demandes d'abandon. En l'absence d'une politique nationale des transports, les transporteurs n'ont pas d'autre choix que de continuer à faire ce qu'ils jugent approprié, c'est-à-dire, s'il est évident que les marchés ont abandonné une ligne, de prendre les mesures qui s'imposent pour réduire le réseau afin qu'il soit conforme au trafic réel.

M. Angus: Mais ne sommes-nous pas en train de laisser les sociétés ferroviaires travailler sans méthode, au lieu d'adopter une politique nationale stipulant que nous avons besoin d'au moins une ligne de chemin de fer allant de l'Atlantique au Pacifique et traversant telle région, et que toute autre ligne peut faire l'objet d'une concurrence? Actuellement, nous faisons du pièce à pièce. Le CN et le CP ont déclaré que cet automne, ils seront en mesure de dire quelles sont leurs intentions à l'est de Winnipeg. Ne serait-il pas opportun, d'une part, de dire aux compagnies de chemin de fer que l'on suspend toutes les nouvelles demandes, et d'autre part, de donner aux autorités provinciales et fédérales responsables du plan national jusqu'à l'automne pour mettre en place une structure qui convienne au pays, non seulement pour répondre aux besoins économiques des compagnies de chemin de fer, mais aussi à des fins nationalistes... pour répondre aux besoins du pays? Cela ne serait-il pas opportun?

M. Ballantyne: L'étude des demandes relatives à l'abandon ou à la cession dure très longtemps. À mon avis, ces demandes doivent être étudiées immédiatement après avoir été déposées par les compagnies ferroviaires. Si le gouvernement ou les autorités fédérales ou provinciales qui travaillent sur le projet de réseau national de chemins de fer pouvaient formuler des recommandations et les proposer au ministre des Transports dans de brefs délais, cela faciliterait certainement les choses. Je ne pense simplement pas qu'il serait opportun de demander à des entreprises commerciales de surseoir à ce qui est vraiment nécessaire du point de vue commercial.

Je conviens que l'intérêt public est aussi en jeu, et qu'il faut en tenir compte lorsqu'on décide: des conséquences de l'abandon d'une ligne; de la manière de céder une voie, et de la conduite à tenir si un transporteur décide qu'il ne peut plus l'exploiter à des fins commerciales.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Monsieur Ballantyne, je vous remercie d'être venu.

En ce qui concerne les chemins de fer, l'une des questions soulevées dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports nationaux concernait l'arbitrage des propositions finales. Vous ne l'avez pas mentionné de façon précise dans ce mémoire, mais les compagnies de chemin de fer en ont parlé au cours de leurs témoignages devant le comité.

[Texte]

For anyone who is perhaps watching here and who is not familiar with it, in 1987 the legislation gave the National Transportation Agency this expanded role in mediating and requiring arbitration for disputes between shippers and the railways arising out of disagreements over rates.

• 0945

I guess most familiar to people are the stories we hear from the sports scene, with baseball players or others asking for outrageous salaries and teams not being able to pay those salaries, or saying that's an unreasonable amount to charge. They both come up with a final offer. They say, this is how much we're prepared to pay, and the players say, this is how much we're prepared to take. Then it goes to final-offer arbitration.

You didn't mention it here, and I wondered if you might offer an opinion on it. The review commission did suggest a review of that section of the act; that we have a reconsideration of just what is reasonable. Could you offer me a preliminary comment on your view of final-offer arbitration?

Mr. Ballantyne: The review commission I think suggested there should be changes that implied that offers had to be commercially, or economically, reasonable. I guess our view would be that to the extent issues like this have to be in place to modify the free workings of the market, it would certainly be better to go along with the review commission's recommendations that the offers have to be commercially reasonable and that there be some constraints such that if one offer is determined as being unreasonable and the other is reasonable, the reasonable one is the one that must be accepted. I think our view would be that like anything else that distorts the market, we would be better off without it; but if we have to have final-offer arbitration, we'd be better off with the recommendations of the commission.

Mr. Richardson: Essentially what the review is saying, then, is when we have two final offers and the arbitrator is asked to decide between one and the other, it's not simply a question of deciding what is closest to fair market or whatever; it's now being asked to decide whether in fact both offers are reasonable. Do you believe it's the case that a shipper or a railway now would present a final offer that is unreasonable? And if it was unreasonable, why wouldn't an arbitrator take it now? I don't understand that. If it's patently obvious that one offer is totally unreasonable, then why wouldn't the arbitrator discount it and go with the more reasonable offer?

Mr. Ballantyne: I would assume an arbitrator would take the more reasonable offer. I'm not sure what analysis the arbitrator in fact does of the offers that are put on the table in those cases, though.

Mr. Richardson: Another one I want to touch on was one that hadn't been raised before, in my recollection, and that was this question of trespass, mentioned in your document. Obviously you have a prime interest in the safety of rail operations. We've heard horror stories of children, for example, playing on railway property—trestles and that kind of stuff. You said you want an early amendment to the Railway Safety Act. You request the restoration of the railway's ability to

[Traduction]

Rappelons, à l'intention de ceux qui nous suivent sans savoir de quoi il est question, qu'en 1987, la loi a conféré à l'Office national des transports la responsabilité supplémentaire de recourir à la médiation et à l'arbitrage lorsqu'il y a des différends entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer en matière de tarifs.

Prenons un exemple que les gens connaissent bien, dans le monde du sport, où certains joueurs de baseball ou d'autres sportifs demandent des salaires exorbitants alors que les équipes ne sont pas capables de les payer ou estiment que ces salaires ne sont pas raisonnables. Les deux parties font une proposition finale. L'équipe dit ce qu'elle est disposée à payer, et les joueurs disent ce qu'ils sont disposés à accepter. Ensuite, l'on procède à l'arbitrage des propositions finales.

Vous ne l'avez pas mentionné ici, et je voudrais savoir ce que vous en pensez. La commission d'examen s'est penchée sur cette disposition de la loi, et elle a proposé que l'on définisse ce qui est raisonnable. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de l'arbitrage des propositions finales?

M. Ballantyne: Je crois que la commission d'examen a proposé que l'on modifie la loi de façon à stipuler que les offres doivent être raisonnables du point de vue commercial ou économique. À notre avis, dans la mesure où il faut prendre de telles dispositions pour assurer le libre jeu du marché, il serait certainement préférable de donner suite aux recommandations de la commission selon lesquelles les offres doivent être raisonnables sur le plan commercial et selon lesquelles il faut imposer des contraintes telles que si l'on se trouve en présence de deux offres dont l'une est raisonnable et l'autre pas, seule la première sera acceptée. À notre avis, il faut se débarrasser de tous les facteurs qui faussent les échanges; mais si nous devons recourir à l'arbitrage des propositions finales, nous ferions mieux de suivre les recommandations de la commission.

M. Richardson: En somme, la commission dit que quand on a deux offres finales et qu'on demande à l'arbitre d'en choisir une, il ne s'agit pas simplement de déterminer celle qui contribue le plus au libre jeu du marché; il s'agit maintenant de déterminer si les deux offres sont raisonnables. Pensez-vous qu'un expéditeur ou une compagnie de chemin de fer puisse maintenant présenter une offre finale qui ne soit pas raisonnable? Et si elle n'était pas raisonnable, pourquoi un arbitre ne l'accepterait-il pas? Je ne comprends pas. S'il est tout à fait évident qu'une offre est totalement déraisonnable, pourquoi l'arbitre ne la rejeterait-il pas pour adopter l'offre raisonnable?

M. Ballantyne: Je présume qu'un arbitre accepterait l'offre la plus raisonnable. Toutefois, j'ignore de quelle façon l'arbitre analyse les offres qui lui sont proposées.

M. Richardson: Abordons maintenant une question qui, si j'ai bonne mémoire, n'a pas encore été soulevée; il s'agit de la violation de propriété, que vous avez mentionnée dans votre mémoire. À l'évidence, la sécurité des opérations ferroviaires vous intéresse de façon primordiale. Par exemple, nous avons entendu des histoires d'horreur concernant des enfants qui jouaient dans le domaine des chemins de fer—notamment sur des tréteaux. Vous avez préconisé que l'on modifie rapidement

[Text]

enforce as an offence trespass on railway property. That surprised me. Is it a fact today that the railways don't have that opportunity to keep people off their property?

Mr. Ballantyne: The only laws we can draw on are the provincial laws on common trespass, and as I understand it, in some cases about all you can do is escort the person off the property. Under the Railway Act there were provisions that allowed the railway police, and I guess the civil police as well, to enforce it and to have penalties applied for trespass on railway property. The penalties weren't very great, but there were penalties.

When the Railway Safety Act was passed, it's generally conceded by all parties this was just overlooked. So in a sense this is a piece of housekeeping we would like to see rectified at an early stage.

As well, one of the earliest recommendations of the new Transportation Safety Board made the same recommendation, that the provisions related to trespass be placed back in the Railway Safety Act at an early stage. We'd certainly support that.

● 0950

Mr. Richardson: Great. Thank you for that answer, and for raising that issue again. It's one that has been raised with me as a member of Parliament, in my own constituency. I'm pleased to see you had it in your brief. And thank you for the presentation this morning.

Mr. Angus: Just a couple of quick ones to get the sense of the association on some of the recommendations.

Recommendation 33 of the review commission says they recommend that section 3 of the NTA of 1987 exclude reference to regional development as an element of transportation policy. Regional development policy should be expressed in statutes concerning that subject. Has the association taken a position on that recommendation?

Mr. Ballantyne: We certainly would agree with that. The National Transportation Act should deal with transportation. Regional development is really a separate issue.

Mr. Angus: Recommendation 28 deals with compensatory rates. It recommends abolition of the compensatory rate provisions of section 112 and section 113 in the NTA. What's the association's position on that?

Mr. Ballantyne: We would support that.

Mr. Angus: And what about privatization—privatization of CN?

Mr. Ballantyne: That also is something that is probably appropriate at this time.

Mr. Angus: With those three answers, has the association formally met to pass judgment, or is this your learned view of what your members would feel?

Mr. Ballantyne: We have not met to have an official policy enunciated on these things by our board of directors, but this is certainly the sense I get from the comments that have been made by the people who are on our board of directors, some of whom have been to see you.

[Translation]

la Loi sur la sécurité ferroviaire. Vous demandez que l'on redonne aux chemins de fer la capacité de poursuivre quiconque empiète sur leur domaine. Cela m'a étonné. Est-il vrai que de nos jours, les chemins de fer n'ont pas la possibilité d'empêcher que les gens empiètent sur leur domaine?

M. Ballantyne: Les seules lois que nous puissions invoquer sont les lois provinciales relatives à l'intrusion, et je crois que dans certains cas, tout ce qu'on peut faire est d'accompagner l'intrus à l'extérieur de la propriété. Dans la Loi sur les chemins de fer, certaines dispositions permettaient à la police ferroviaire, et je crois à la police civile aussi, d'engager des poursuites et de faire imposer des sanctions aux personnes ayant empiété sur la propriété des chemins de fer. Les sanctions n'étaient pas très graves, mais elles existaient.

D'une manière générale, tout le monde s'accorde sur le fait que cet aspect a été négligé lorsqu'on a adopté la Loi sur la sécurité ferroviaire. Par conséquent, dans une certaine mesure, il s'agit-là d'une lacune que nous aimerions voir rectifier rapidement.

D'ailleurs, tel était l'objet de l'une des premières recommandations du nouveau Bureau de la sécurité des transports, à savoir que les dispositions relatives à la violation de propriété soient de nouveau intégrées à la Loi sur la sécurité ferroviaire, et ce dès le départ. Nous appuyons certainement cette recommandation.

M. Richardson: Excellente réponse. Je vous remercie d'avoir encore soulevé cette question, qui m'a été posée par un de mes électeurs dans ma propre circonscription. Je suis ravi de constater que vous l'avez mentionnée dans votre mémoire. Merci enfin pour votre témoignage de ce matin.

M. Angus: Je voudrais poser quelques questions brèves pour comprendre le lien qui existe entre certaines recommandations.

Dans sa recommandation numéro 33, la commission d'examen propose «de retirer l'article 3 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux la mention du développement régional comme élément de la politique des transports. La politique en la matière devrait être énoncée dans des lois spécifiques.» Que pense l'association de cette recommandation?

M. Ballantyne: Nous sommes tout à fait d'accord. La Loi sur les transports nationaux devrait régir les transports. Le développement régional est une question distincte.

M. Angus: La recommandation numéro 28 porte sur les prix compensatoires. La commission recommande l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN. Qu'en pense l'association?

M. Ballantyne: Nous sommes d'accord.

M. Angus: Et que pensez-vous de la privatisation du CN?

M. Ballantyne: Il s'agit d'une initiative qui est probablement opportune en ce moment.

M. Angus: Ces trois réponses reflètent-elles la position officielle de l'association—position adoptée au cours d'une réunion officielle—ou ce que vous pensez être l'opinion de vos membres?

M. Ballantyne: Notre conseil d'administration ne s'est pas réuni pour adopter une politique officielle en la matière, mais j'ai répondu en tenant compte des observations qui ont été faites par des membres de notre conseil d'administration, dont certains ont comparu devant vous.

[Texte]

Mr. Angus: There is one final area I want to touch on. There are couple of recommendations dealing with the possibility of joint plant operations, the possibility of a pilot project, and the logical extension becomes the possibility of a separate owner-operator of the railbeds. Can we have the view of the association on the range of elements within that?

Mr. Ballantyne: Again, we haven't established any formal policy on this. In this case I will give you a personal view, which is that common use of the railbeds may be an appropriate thing to take place in some cases. In fact, this isn't new. There are many places across the country, some of which have existed for over half a century, where there are combined operations on one piece of track. The CN Oakville subdivision from Toronto to Hamilton is a case in point where four railways are operating on a piece of track owned by Canadian National. Two of those four railways, CN and CP, of course, have operated for about half a century. Go Transit and VIA are now also operating.

My own view is that the railways in their own commercial interest will be able to organize to operate jointly in those areas where it's appropriate. So my view would be that it is something best left to commercial negotiation between the carriers.

Similarly, the Ottawa Valley is a good model.

Mr. Angus: Given the fact that all the other transportation modes, particularly those rail competes with—and I'm thinking specifically of the highway system, the seaway system, and the ports structure—are publicly owned and operated in various ways, or basically they're publicly owned and operated, would it not create a more level playing field if the railbed also became publicly owned and operated and just as with the highways, the operators in effect rented space or time to use the trackage?

Mr. Ballantyne: In a way it would put it on a more level playing field, a more equitable situation. But the technical nature of railway operations is such that they're not quite comparable to the way highways are operated and in the public access there is to highways.

● 0955

A more appropriate way to achieve that would be to look at the tax regime as it affects railway rights of way and again to allow the owners and operators to organize combined usage on a commercial basis. The railway industry is really very similar to almost all other industry in that it supplies its own fixed plant. It is only in the transportation industry where we have this other concept where the fixed plant is provided by the public in all other modes.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for being with us. Certainly your testimony and your brief will be taken into consideration as we develop our report.

Mr. Ballantyne: Thank you very much, Mr. Chairman. We wish the committee well in its deliberations.

The Chairman: Our next witness is from the Aircraft Operations Group Association. We have with us Mr. Wayne Foy, Chairman.

[Traduction]

M. Angus: Il y a un dernier domaine que je voudrais aborder. Certaines recommandations traitent de la possibilité d'une exploitation commune des réseaux ferroviaires, dans le cadre d'un projet pilote, ce qui entraîne logiquement l'existence d'un propriétaire exploitant des voies proprement dites. Que pense l'association de tout cela?

M. Ballantyne: Une fois de plus, nous n'avons pas de politique officielle à ce sujet. Je vais donc vous donner mon avis personnel. La mise en commun des voies pourrait être une bonne chose dans certains cas. En fait, ce phénomène n'est pas nouveau. Partout au pays, il existe bien des endroits, certains depuis plus d'un demi-siècle, où des entreprises exploitent conjointement une même voie. Par exemple, dans la subdivision Oakville du CN, qui va de Toronto à Hamilton, quatre compagnies exploitent une voie appartenant au Canadien National. Deux d'entre elles, c'est-à-dire le CN et le CP, l'exploitent évidemment depuis près d'un demi-siècle. Actuellement, GO Transit et VIA l'exploitent également.

À mon avis, afin de promouvoir leurs intérêts commerciaux, les compagnies de chemin de fer seront en mesure de s'organiser pour exploiter conjointement des lignes dans certaines régions s'il y a lieu. Il s'agit donc d'un domaine qui doit faire l'objet de négociations commerciales entre les transporteurs.

La vallée de l'Outaouais représente également un bon exemple de mise en commun.

M. Angus: Étant donné que tous les autres modes de transport, surtout ceux qui font la concurrence aux chemins de fer—et je pense plus précisément au transport routier, au transport maritime et à la structure portuaire—appartiennent à l'État et sont gérés de diverses manières ou qu'ils appartiennent essentiellement à l'État et sont gérés par ce dernier, les règles du jeu ne seraient-elles pas plus équitables si l'État devenait propriétaire et exploitait des lignes comme des autoroutes et si les exploitants louaient l'espace et le temps pour utiliser les voies?

M. Ballantyne: Dans un sens, les règles du jeu seraient plus équitables. Mais en raison de sa nature technique, l'exploitation des chemins de fer n'est pas tout à fait comparable à celle des autoroutes et le public n'accède pas aux deux systèmes de la même façon.

Pour atteindre cet objectif, il serait plus opportun d'examiner le régime fiscal appliqué aux emprises de chemin de fer pour permettre aux propriétaires et aux exploitants d'organiser l'exploitation conjointe à des fins commerciales. En réalité, le secteur ferroviaire ressemble beaucoup à presque tous les autres secteurs dans la mesure où il fournit ses propres installations fixes. Ce n'est que dans le secteur des transports que les installations fixes sont fournies par l'État dans tous les autres modes.

Le président: Messieurs, merci beaucoup d'avoir été des nôtres. Je puis vous assurer que nous tiendrons compte de votre témoignage et de votre mémoire en rédigeant notre rapport.

M. Ballantyne: Merci beaucoup, monsieur le président. Nous souhaitons au comité bonne chance dans ses délibérations.

Le président: Notre témoin suivant est président de l'Association du groupe la navigation aérienne. Il s'agit de M. Wayne Foy.

[Text]

Mr. Foy, welcome.

Mr. Wayne Foy (Chairman, Aircraft Operations Group Association): Thank you, Mr. Chairman.

The AOGA represents the interests of the Canadian Coast Guard helicopter pilots, the engineering test pilots who work for Transport Canada, and the civil aviation inspectors employed by both Transport Canada and the Transportation Safety Board. There are currently 486 civil aviation inspectors who are dues-paying members of the AOGA. Of these, 49 work as accident investigators at the Transportation Safety Board. An additional 64 inspectors are classified as management exclusions, but very often they perform the same operational functions as the rest of the group.

It should be noted that the civil aviation inspector is not concerned with the airworthiness of a company's aircraft. That responsibility falls to another group, designated as technical inspectors.

The civil aviation inspector is involved with the flight-testing of pilots to ensure their proficiency to pilot aircraft, with overall audits of aviation companies, with surveillance and enforcement of the air regulations under the governing authority of the Aeronautics Act, with development of pertinent policies and procedures to enhance the safety of the aviation system, and with many other diversified and specialty roles connected with the actual flying sector of aviation.

I come before you today to represent the views of that specific group, the civil aviation inspectors employed specifically by Transport Canada, who have expressed to me a serious problem, one we perceive will have grave safety implications for the Canadian flying public within the not-too-distant future. That problem centres on continuous attempts to sub-delegate more and more of the inspectors' roles and responsibilities to the aviation industry. As the federal government arbitrarily imposes budget reduction after budget reduction on Transport Canada and the Transportation Safety Board, managers are faced with Excedrin headache 46: how to do more and more with less and less.

• 1000

Unfortunately, as history often shows, the operational and training resources of a company or agency are devastated first. The operational and training resources of Transport Canada are no exception.

In an attempt to save money, necessary courses relevant to the inspectors' pilot proficiency and job efficiency are constantly being taken away or put on hold indefinitely. To cut travel expenses, overtime, and other related expenses, flight tests and checks never before allowed outside the boundaries of government are now being handed over to the aviation industry on a silver platter.

Gentlemen, we are rapidly approaching the point of no return, in our estimation. The fox will soon be in charge of the chicken coop. Under the umbrella of fiscal restraint, the government has now begun the "s" in safety with a dollar sign.

[Translation]

Bienvenue, monsieur Foy.

M. Wayne Foy (président, Association du groupe de la navigation aérienne): Merci, monsieur le président.

L'AGNA défend les intérêts des pilotes d'hélicoptère de la Garde côtière canadienne, des pilotes d'essais techniques de Transports Canada et des inspecteurs de l'aviation civile employés par Transports Canada et par le Bureau de la sécurité des transports. Actuellement, 486 inspecteurs de l'aviation civile sont membres à part entière de l'AGNA, et 49 d'entre eux sont enquêteurs d'accidents au Bureau de la sécurité des transports. De plus, 64 inspecteurs sont classés comme gestionnaires, mais très souvent, ils assument les mêmes fonctions opérationnelles que leurs collègues.

Il convient de signaler que l'inspecteur de l'aviation civile ne se préoccupe pas de la navigabilité des aéronefs d'une compagnie. Cette responsabilité incombe à un autre groupe, celui des inspecteurs techniques.

L'inspecteur de l'aéronautique civile s'occupe: des essais en vol des pilotes pour s'assurer de leur capacité à piloter des aéronefs; des évaluations générales des compagnies aériennes; du contrôle et de l'application de la réglementation aérienne en vertu de la Loi sur l'aéronautique; de l'élaboration de politiques et de procédures pertinentes pour promouvoir la sécurité du système d'aviation; et de bien d'autres tâches diverses et spécialisées relatives à la navigation aérienne proprement dite.

Je viens devant vous aujourd'hui pour présenter l'opinion de ce groupe précis, c'est-à-dire des inspecteurs de l'aviation civile qui sont employés précisément par Transports Canada; ils m'ont fait part d'une grave préoccupation qui, à notre avis, aura de graves répercussions sur la sécurité du monde de l'aviation au Canada dans un avenir pas très éloigné. Cette préoccupation découle du fait que l'on essaye continuellement de subdéléguer de plus en plus les tâches et les responsabilités des inspecteurs à l'industrie aéronautique. Avec chaque nouvelle réduction budgétaire que leur impose le gouvernement fédéral, les gestionnaires de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports sont aux prises avec un énorme mal de tête: comment faire toujours plus avec toujours moins.

Malheureusement, comme le montre souvent l'expérience, c'est dans les ressources d'exécution et de formation de l'entreprise ou de l'organisme en question que l'on sabre en premier. Il en est ainsi pour Transports Canada.

Pour économiser des sous, on ne cesse d'annuler ou de reporter indéfiniment des cours dont les inspecteurs ont besoin pour maintenir leur compétence en tant que pilotes et leur efficacité dans l'accomplissement de leurs fonctions. Pour réduire les frais de déplacement, les heures supplémentaires et les autres dépenses connexes, on s'empresse maintenant de confier au secteur de l'aviation le soin d'effectuer des vérifications et des essais en vol, qui, jusque-là, avaient été réservés exclusivement au secteur public.

À notre avis, messieurs, nous nous approchons rapidement du point de non retour. On demandera bientôt au loup de garder les moutons. Au nom l'austérité fiscale, le gouvernement commence à remplacer le «s» de sécurité par un signe de dollar.

[Texte]

It is important to note at this point that I appear before you to relate this issue of sub-delegation to industry as an honest and sincere concern for my members. We are not in jeopardy of job losses. In point of fact, we are one of the few groups within the civil service who have had recent increases in our numbers. This is not to say the trend cannot soon change. However, even if it should, we do not advocate that any job cuts will be very drastic.

It is realized by all that a primary mandate of a union or an association such as the one I represent is to protect the job security of its members by whatever means. But more than that, it is also our perceived mandate, as an association of professionals, to make known to those who have the ability to make change the consequences of actions or inactions that will affect the safety of the Canadian public.

Today, gentlemen, that is where we stand as an association. I have been tasked to appear before you today to offer a warning—not a warning based on potential job loss, not a warning based on loss of perks or privileges, but rather a warning issued by a group of professionals concerned with the current and future state of health of a very volatile and fluid aviation industry.

The federal government cannot continue to abrogate its responsibilities to the travelling public by relieving or reducing the civil aviation sector of its duty to flight-test pilots of all levels, whether they be an *ab initio* student or an airline captain; second, by taking away its ability to monitor flight crews' abilities en route; third, by no longer flight-testing pilots who are taking their initial instrument ratings; and fourth, by no longer being involved in captain upgrades. Continued degradation of these necessary services, to me and to the association, is tantamount to a scandalous disregard of well-established safety practices for the Canadian public.

As a specific example of selling the farm, consider the prospect, currently in the planning stages, of allowing an American company the privilege not only of training pilots on sophisticated business-type aircraft but of flight-testing these pilots and recommending them for endorsement on their licences. If you were a profit-motivated company, would you fail your candidates after they took your course of instruction? Talk about the fox.

Consider also what I said a moment ago: an American company. Gentlemen, delegation is the sole responsibility of the minister, and in my view any sub-delegation should not only be carefully considered but should stop at the Canadian border. Even though I have been advised that the instructors hold Canadian licences and are conversant with Canadian procedures, one begins to wonder to whom we are selling our souls.

[Traduction]

Il convient ici de vous signaler que je compare devant vous pour vous parler de cette question de la subdélégation de tâches au secteur privé comme d'une préoccupation objective et sincère de nos membres. Nous ne risquons pas d'être touchés par des pertes d'emplois. En fait, nous sommes un des rares groupes de la fonction publique qui ait vu ses effectifs augmenter récemment. Bien sûr, cette tendance pourrait changer d'ici peu, mais même si elle changeait, nous ne prévoyons pas de pertes d'emplois importantes.

Il est généralement reconnu que le mandat principal des syndicats ou des associations comme celle que je représente consiste à préserver la sécurité d'emploi de leurs membres par quelques moyens que ce soit. Nous considérons également, en tant qu'association de professionnels, que nous avons le mandat de faire connaître à ceux qui ont le pouvoir d'effectuer des changements les conséquences des décisions ou des omissions qui pourraient compromettre la sécurité du public canadien.

C'est à ce titre que nous comparaissons devant vous aujourd'hui, messieurs. On m'a demandé de venir vous rencontrer pour vous faire une mise en garde—cette mise en garde est motivée, non pas par la possibilité de pertes d'emplois ou de certains à-côtés ou privilèges, mais bien par l'inquiétude que nous cause, en tant que professionnels, l'état actuel et futur du secteur de l'aviation qui est très volatile et mouvant.

Le gouvernement fédéral ne peut pas continuer à abdiquer sa responsabilité à l'égard du public voyageur, qu'il s'agisse d'éliminer ou de réduire le rôle du secteur de l'aviation civile dans l'évaluation en vol des pilotes de tous les niveaux, qu'ils soient débutants ou capitaines de ligne aérienne; de lui enlever les moyens d'assurer le suivi des équipages d'avion en vol; de mettre fin à son obligation de soumettre les pilotes à un examen de vérification des compétences de vol aux instruments; ou enfin, de mettre fin à sa participation aux décisions concernant la promotion au rang de capitaine. La détérioration constante de ces services essentiels m'apparaît à moi, tout comme à notre association, comme le signe d'un manque de respect scandaleux pour les pratiques bien établies en matière de sécurité pour le public canadien.

Pour bien vous convaincre de cette tendance à l'abdication totale, permettez-moi de vous faire part de ce projet, en voie d'élaboration, qui vise à accorder à une entreprise américaine le privilège, non seulement d'assurer la formation de pilotes d'avion d'affaires très perfectionnés, mais de faire l'évaluation en vol de ces pilotes et de recommander la modification en conséquence de leurs licences. Peut-on s'imaginer qu'une entreprise à but lucratif refuserait la reconnaissance appropriée aux candidats qu'elle aurait formés? Voilà encore le loup dans la bergerie.

Réfléchissez bien aussi à ce que je viens de dire: il s'agit d'une entreprise américaine. Messieurs, le pouvoir de déléguer appartient exclusivement au ministre et la subdélégation ne devrait, à mon avis, être autorisée qu'après mûre réflexion, mais elle ne devrait en tout cas jamais franchir la frontière canadienne. Même si, d'après ce que l'on me dit, les instructeurs détiennent leurs licences de pilote canadien et connaissent les procédures canadiennes, il convient de se demander à qui nous sommes en train de vendre nos âmes.

[Text]

My presentation to you has not included much more than a brief allusion to specifics. To list and describe each grade of responsibility over the last few years would take time not available to me today. Placed before you, however, is a brief prepared by the AOGA which describes in detail many of the misgivings we have about the system.

As you read this over at your leisure, I wish you to realize something of great importance. This brief was not prepared for the National Transportation Act Review Committee. This brief was prepared in late 1990 for Justice Virgil Moshansky, during his inquiry into the Dryden, Ontario accident, which occurred on March 10, 1989.

• 1005

Although there has been some fallout from the Dryden inquiry and additional air carrier inspectors are currently being hired, the basic problems described in that brief are still relevant, almost three years later. In point of fact, even greater strain has been placed on the system through budget cut-backs and the tendency to abrogate our prime mandate of safety by giving it all to the industry, piece by piece by piece.

The conclusion: I forecast accidents. This is an easy forecast to make. It is inevitable that at some time in the future we will have accidents. However, what makes it frightening is the possibility that we already have the means in place to prevent the majority of those from taking place. Unfortunately, we are also disposing of each check and balance, one by one, which could prevent most of these potential catastrophes from occurring.

There is a safety poster we have produced, and I think it says it all: "If you think safety is too costly, try an accident."

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Foy, for appearing before our committee and submitting your oral brief as well as the written brief, which I've had a chance to scan through quickly, not giving it full justice. . .but I might say I too share your concerns for what we may be drifting to in this country, as compared with what our friends south of the 49th parallel have embraced: deregulation. Before I get into this, though, I want to ask you, have you had a look the NTA?

Mr. Foy: Yes, I have, sir. I've scanned it over entirely.

Mr. Keyes: You have said you have misgivings about the system you've been discussing, with a particular focus on safety in your brief. Does your organization have any misgivings about the NTA Review Commission?

Mr. Foy: Not at this time, sir, no.

Mr. Keyes: Only because you haven't versed yourself with them, or because you have read through them and found no fault with any of the recommendations?

Mr. Foy: A bit of both. I have read through this in its entirety. I did so a few months ago. I found nothing that was significant to us per se and that had to be addressed, shall we say, in opposition.

[Translation]

Dans mon exposé, je n'ai pu que faire allusion à certains exemples précis. Il me faudrait beaucoup plus de temps que ce dont je dispose aujourd'hui pour répertorier et décrire chacune des décisions prises ces dernières années qui témoignent de la dégradation de notre rôle. Nous avons toutefois déposé devant vous le mémoire rédigé par l'AGNA, qui décrit dans le détail beaucoup des préoccupations que nous avons au sujet du système existant.

Quand vous le lirez, je vous invite à vous rappeler de quelque chose de très important. Le mémoire n'a pas été rédigé à l'intention de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Il a plutôt été rédigé à la fin de 1990, dans le cadre de l'enquête du juge Virgil Moshansky sur l'accident survenu le 10 mars 1989 à Dryden, en Ontario.

Même si cette enquête a conduit à certaines modifications, notamment le recrutement qui se poursuit à l'heure actuelle pour accroître le nombre d'inspecteurs de transporteurs aériens, les problèmes fondamentaux que nous avons décrits dans notre mémoire méritent toujours, presque trois ans plus tard, d'être soulignés. De fait, les pressions qui s'exercent sur le système sont encore plus grandes qu'elles ne l'étaient, en raison des réductions budgétaires et de la tendance à nous enlever notre mandat primordial relatif à la sécurité pour le confier au secteur privé, petit à petit.

Conclusion: je prévois des accidents. C'est le genre de prévision qu'il n'est pas difficile de faire. Il est inévitable que nous aurons, à un moment donné, des accidents. Ce qui est alarmant, toutefois, c'est que nous avons déjà en place les moyens nécessaires pour empêcher la majorité de ces accidents éventuels. Malheureusement, nous sommes en train de larguer, un à un, les divers dispositifs de sécurité qui pourraient empêcher que la plupart de ces catastrophes éventuelles ne se produisent.

Nous avons produit une affiche sur la sécurité, dont le slogan dit bien l'essentiel: «Si vous pensez que la sécurité coûte cher, pensez à ce que coûte un accident.»

M. Keyes: Merci, monsieur Foy, d'avoir comparu devant nous et de nous avoir présenté votre exposé oral ainsi que votre mémoire, que j'ai pu parcourir, même si ce fut rapidement, sans pouvoir l'apprécier à sa juste valeur. . .mais je vous dirai que je partage vos inquiétudes en ce qui concerne la tendance qui semble se dessiner au Canada, quand on songe au régime que nos amis du sud du 49^e parallèle ont adopté: celui de la déréglementation. Avant de rentrer dans le vif du sujet, je veux vous demander ceci: avez-vous lu le rapport sur la LTN?

M. Foy: Oui, je l'ai lu. Je l'ai parcouru en entier.

M. Keyes: Vous avez dit que vous aviez certaines inquiétudes au sujet du système existant, et vous avez bien insisté dans votre exposé sur l'aspect sécurité. Votre association a-t-elle des préoccupations au sujet des conclusions de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux?

M. Foy: Non, pas pour l'instant, monsieur.

M. Keyes: Est-ce uniquement parce que vous n'avez pas pu les examiner assez attentivement ou est-ce parce que, les ayant lues, vous n'avez trouvé rien à redire à aucune des recommandations?

M. Foy: C'est un peu des deux. J'ai lu le rapport en entier. Je l'ai fait il y a quelques mois. Je n'y ai rien trouvé qui nous intéressait particulièrement et qui méritait que nous nous y opposions.

[Texte]

Mr. Keyes: I'm a little surprised to hear that coming from you, Mr. Foy, only because the underlying message in this report is deregulation. If the underlying message in this report is deregulation and deregulation leads to self-regulation, and if self-regulation has to do with many different aspects of transportation, including safety, including safety inspection, I'd expect Mr. Foy to be coming before this committee screaming bloody murder that this commission is drifting our transportation sector toward self-regulation at the risk of letting safety slide.

Maybe "slide" is a rough term. Hell, maybe the private sector can look after the concerns of safety in this country. Maybe the private sector won't have any conflicts of interest in the fact that while it's running a pilot training school it will also be out there available to do flight inspections of pilots.

Do you catch my drift here?

Mr. Foy: Yes, I do. Let me address that.

The fact that I may or may not concur or may even object to some of the material contained here within... we must also be practical. Right from day one, I've always realized we cannot go out and do every single flight test that's going to exist across the country. Nobody is saying there should not be some sort of involvement of the aviation industry or there shouldn't be some involvement even from the standpoint of controlling their own interest. However, what I am saying is we're starting to take it a step too far.

Now we're starting to get to the point where the majority of the impact is being realized by the aviation industry. In other words, we are starting to become pilots in the mahogany cockpit only. We are not getting out to monitor the system. We're not getting out to test the system. We're not getting out to do the checks and balances we had even as little as a year ago.

• 1010

Has this really something to do with deregulation in the true sense of the word? Deregulation can have a certain play, a certain amount of self-sustaining impact, if you want to put it that way. What we have a concern with is that we have no checks and balances, or they're being degraded, they're being downsized, they're being reduced—all the good buzz-words that go on. These are the things that are occurring right now.

There's a fine line where we can give a certain amount of flexibility to the industry, and so we should if we're going to have economic gains in this country. We cannot restrict them to the point where they have to have an inspector in every cockpit. We never have had that. All we see happening here is that we are losing the ground that we were holding onto until a couple of years ago, and now it's got to the point where it is becoming dangerous. It's becoming more important to us that we put a stop—

Mr. Keyes: You have been very successful in gaining a forum for your concern, and you fully realize that the reason we're meeting here is to broach this situation with the NTA Review Commission report to review the review and its

[Traduction]

M. Keyes: Je suis quelque peu surpris de vous entendre le dire, monsieur Foy, puisque le message qui sous-tend ce rapport vise à la déréglementation. Étant donné que le rapport préconise indirectement la déréglementation, que la déréglementation conduit à l'autoréglementation et que l'autoréglementation touche de nombreux aspects des transports, notamment la sécurité et les inspections relatives à la sécurité, je me serais attendu, monsieur Foy, à ce que vous veniez devant notre comité pour vous plaindre avec véhémence de ce que cette commission veut amener le secteur des transports vers l'autoréglementation, au risque de compromettre la sécurité.

«Compromettre», c'est peut-être un peu fort comme terme. Peut-être bien, ma foi, que le secteur privé peut s'occuper des questions de sécurité au Canada. Peut-être bien qu'il ne sera pas en situation de conflits d'intérêts du fait qu'il assure à la fois la formation des pilotes et leur évaluation en vol.

Vous me suivez?

M. Foy: Oui, parfaitement. Permettez-moi de répondre à cela.

Peu importe que j'approuve ou que je n'approuve pas, ou même que je conteste certaines des affirmations faites dans ce rapport... il faut aussi être pratique. J'ai toujours été conscient du fait que nous ne pouvions pas effectuer toutes les évaluations en vol qui doivent être faites à l'échelle du pays. Personne ne dit que le secteur de l'aviation ne devrait pas avoir un rôle à jouer ou qu'il ne faudrait pas prévoir une participation quelconque du secteur, ne serait-ce que pour lui permettre de veiller à ses intérêts. Ce que je dis toutefois, c'est que nous commençons à aller un peu trop loin dans cette direction.

Au point où nous en sommes, il s'en faudrait de peu pour que le secteur devienne le principal intervenant. Autrement dit, nous ne serons plus, d'ici peu, que des pilotes dans nos cabines d'acajou. Nous ne sortons pas de nos bureaux pour aller surveiller le fonctionnement du système, pour l'évaluer, pour exercer les pouvoirs d'inspection que nous avons il n'y a pas plus d'un an.

La déréglementation y est-elle vraiment pour quelque chose? Elle peut avoir une certaine incidence, qui fait en quelque sorte bouler de neige, si vous voulez. Ce qui nous préoccupe, c'est que nous n'avons pas de poids et de contrepoids ou que l'on assiste à une dégradation ou une réduction de ces poids et contrepoids. Voilà ce qui se produit à l'heure actuelle.

Or, il faut donner une certaine mesure de souplesse au secteur, si nous voulons qu'il puisse réaliser des gains économiques. Nous ne pouvons pas le soumettre à des restrictions telles qu'il faudrait un inspecteur dans chaque cabine de pilotage. Il n'en a d'ailleurs jamais été ainsi. L'essentiel, c'est que nous perdons du terrain par rapport aux pouvoirs que nous détenions il y a à peine quelques années, et la situation est en train de devenir périlleuse. Il devient encore plus important pour nous de mettre fin... .

M. Keyes: Vous avez très bien réussi à faire entendre vos préoccupations, et vous savez très bien que, si nous nous réunissons, c'est pour étudier le contenu et les recommandations du rapport de la Commission d'examen de la

[Text]

recommendations. I have a concern with, in particular, the report as it pertains to deregulation. You used the word "practical". Yes, I can see where practicality may enter it if you have an attitude that says the way things are, with the global economy, and all those other buzz-words that are out there, we have to play in a new world game of economics. Part of that world game of economics is to scale down and rationalize and tighten and all the rest of it.

That's all well and good, but where do we stop? When I read that your name was on the list to come before us today, I was interested in you coming before us to broach the philosophical bend between what this report is telling us and what you are cautioning us the future of the air industry is going to concern us with vis-à-vis safety.

You see it in this report. You see the examples; for example, recommendation 16, "that the federal Cabinet exercise its present power...to alter the percentage of voting interests in air carriers"—in other words, allow 49% foreign ownership of our Canadian carriers. If that happens, what's to follow? If they are 49% owned by an American carrier, then are we going to subject our majority-owned or American-heavy board of directors to decide: listen, we've got a very efficient, quick system of evaluating pilots, and, hell, even evaluating the aircraft we fly in, and why shouldn't we go with that system?

Do you see what I mean?

Mr. Foy: Exactly.

Mr. Keyes: So that's what I wanted to hear from you: these kinds of recommendations in this report that dovetail with the concerns we have about safety.

Mr. Chairman, through you, I ask the witness, if he has the time and the ability, to go through these recommendations in the report and submit to us in written text later anything he or the organization he represents sees as a consideration for the national interest concerning the recommendations made in this report vis-à-vis safety and our concerns.

Mr. Angus: Mr. Foy, welcome to the committee, and thank you for your scary presentation, if I can put it that way. In my 17 years in politics there have been two major inquiries into air safety, and there are three parallels to the two of them. The first is they were both caused by events in northwestern Ontario. Secondly, they were both dealing with tier 2 or above carriers, not the tier 1, the majors, such as Air Canada and Canadian. Thirdly—and correct me if I'm wrong—certainly you've made it clear in terms of the Moshansky inquiry that three years later not much has been done to implement the recommendations of the justice, but that a lot of the work of the Dubin commission remains unimplemented as well. Is that correct?

Mr. Foy: A certain percentage. I could not relate specifics to you today. I would have to review the Dubin inquiry recommendations again. I understand that some are still somewhat outstanding at this time, yes.

[Translation]

LTN. Je me préoccupe pour ma part de ce que le rapport laisse entendre en ce qui concerne la déréglementation. Vous avez parlé de la nécessité d'être «pratique». Eh bien, je conçois que cela puisse être une préoccupation dans la mesure où l'on se dit que, compte tenu de la conjoncture économique mondiale, il nous faut jouer le jeu de l'économie selon de nouvelles règles. Selon ces nouvelles règles, il faut dégraisser, rationaliser, resserrer et tout le reste.

Je veux bien, mais jusqu'où faut-il aller? Quand j'ai vu votre nom sur la liste des témoins que nous devons accueillir aujourd'hui, je m'attendais à ce que vous veniez nous parler des grandes orientations dans le domaine de l'aviation à la lumière de ce que nous dit le rapport et de ce que vous prévoyez vous-même pour l'avenir de la sécurité dans ce secteur.

On le voit bien dans le rapport, à la recommandation 16, par exemple, où l'on dit que le Cabinet fédéral exercera le pouvoir qu'il a à l'heure actuelle de modifier le pourcentage des actions assorties de droit de vote dans les compagnies aériennes—autrement dit, autoriser la participation étrangère à nos transporteurs canadiens jusqu'à concurrence de 49 p. 100. Quelles conséquences y aurait-il à cela? Si nos transporteurs sont détenus à 49 p. 100 par un transporteur américain, le principal actionnaire ou le conseil d'administration à forte représentation américaine ne sera-t-il pas tenté de dire: écoutez, nous avons un système très efficace et rapide pour l'évaluation des pilotes et, ma foi, pour évaluer aussi les aéronefs que nous utilisons; pourquoi ne pas adopter ce système?

Vous me suivez?

M. Foy: Parfaitement.

M. Keyes: Alors, voilà ce que je m'attendais à ce que vous veniez nous dire: quelles sont les recommandations du rapport qui cadrent avec les préoccupations que nous avons au sujet de la sécurité.

Par votre entremise, monsieur le président, je veux demander au témoin, s'il a le temps et les moyens de le faire, d'examiner les diverses recommandations du rapport et de nous faire savoir par écrit comment ces recommandations cadrent avec l'intérêt national et avec nos préoccupations relatives à la sécurité.

M. Angus: Soyez le bienvenu, monsieur Foy, devant notre comité. Je vous remercie de votre exposé alarmant, si je peux m'exprimer ainsi. Depuis mon arrivée en politique il y a 17 ans, j'ai eu connaissance de deux enquêtes majeures sur la sécurité aérienne, et j'ai noté trois points de ressemblance entre les deux. Premièrement, les deux ont été déclenchées par des accidents survenus dans le nord-ouest de l'Ontario. Deuxièmement, dans les deux cas, il s'agissait, non pas de transporteurs de Niveau I, c'est-à-dire de grands transporteurs comme Air Canada et Canadien, mais de transporteurs de Niveau II ou supérieur. Troisièmement—et je vous invite à me corriger si j'ai tort—, vous avez bien dit que, dans les trois années qui se sont écoulées depuis l'enquête Moshansky, il n'y a guère de mesures qui ont été prises pour donner suite aux recommandations du juge, et il en est de même pour les recommandations de la commission Dubin. C'est juste?

M. Foy: Dans une certaine mesure. Je ne peux pas vous donner de détails ici aujourd'hui. Il me faudrait revoir les recommandations issues de l'enquête Dubin. Je crois savoir qu'effectivement certaines d'entre elles n'ont toujours pas été mises en oeuvre.

[Texte]

Mr. Angus: Some fairly major ones?

Mr. Foy: Again, I wouldn't be able to specify at this point.

• 1015

Mr. Angus: Since Moshansky, a series of working groups has been assigned by the Minister of Transport to review the recommendations and to work towards implementation. We heard from the Canadian Union of Public Employees that when it came to the hours of work for flight attendants, a year after the minister tabled his response and Moshansky tabled his report nothing has been accomplished. The sense we got from CUPE was that a lot of the other elements were being bogged down because of the process that was entered into, in spite of the fact that this committee modified legislation to give the government the power to regulate the hours of work, and that was done independently of Moshansky, even before he reported.

Mr. Foy: That's correct.

Mr. Angus: From the perspective of your organization and the areas that you're tracking, would you agree with CUPE that things have bogged down and that the implementation process is not working?

Mr. Foy: I would suggest it's taking quite a bit of time. As I alluded to, we have just now begun hiring additional large air carrier inspectors, which are a fallout or a complement to the Dryden recommendations. They began the hiring approximately six months ago.

Mr. Angus: And that's a reasonable time period in terms of—

Mr. Foy: I suppose it could be considered a reasonable time period. One wonders, however. If you see the cat sitting on the fence, it's obvious that there's a cat sitting on a fence. I believe that the recommendations were pretty straightforward and blatant when they first came out, and action could possibly have been taken a little bit faster.

Mr. Angus: One of the recommendations in the review commission's report was recommendation 2, dealing with air safety:

We recommend that the Minister of Transport direct departmental officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving air carriers other than Level I carriers, and take necessary corrective measures.

Certainly it was our sense as a committee back when we were doing the white paper *Freedom to Move*, and then the legislation that brought us deregulation, that the major carriers, the tier 1 carriers, would probably not be at risk relative to safety. There were those of us who argued that tier 2 and lower would in fact be the ones who would be at risk, the small operators. Quite frankly, I don't think any of us were thinking of Air Ontario as one of those, but it certainly turned out to be one of those with a questionable record.

[Traduction]

M. Angus: Des recommandations assez importantes?

M. Foy: Encore là, je ne peux pas vous donner de réponse précise pour le moment.

M. Angus: Depuis l'enquête Moshansky, divers groupes de travail ont été créés par le ministre des Transports pour en examiner les recommandations et en prévoir les modalités de mise en oeuvre. D'après ce que nous a dit le Syndicat canadien de la fonction publique, il s'est écoulé un an depuis que le ministre a déposé sa réponse au rapport de l'enquête Moshansky et aucune mesure n'a encore été prise en ce qui concerne les heures de travail des agents de bord. Le syndicat semblait dire que beaucoup d'autres mesures étaient au point mort à cause de la nature du processus dans lequel on était engagé, et ce, en dépit du fait que notre comité avait modifié la loi afin de conférer au gouvernement le pouvoir de réglementer les heures de travail; nous avions fait cela indépendamment de l'enquête Moshansky et avant même que le juge ne dépose son rapport.

M. Foy: C'est juste.

M. Angus: Du point de vue de votre association et à la lumière des questions que vous suivez, seriez-vous d'accord avec le SCFP pour dire que les choses en sont au point mort et que le processus de mise en oeuvre ne fonctionne pas?

M. Foy: Je dirais que cela prend pas mal de temps. Comme je l'ai indiqué, nous venons tout juste de commencer à recruter de nouveaux inspecteurs pour les gros transporteurs aériens, et il s'agit-là d'une conséquence des recommandations de l'enquête sur l'accident de Dryden. Le recrutement a commencé il y a environ six mois.

M. Angus: Et il s'agit-là d'un délai raisonnable pour ce qui est de...

M. Foy: Je suppose que l'on pourrait considérer qu'il s'agit d'un délai raisonnable. Cela laisse toutefois perplexe. Car il n'y avait aucune ambiguïté. À mon avis, les recommandations, telles que formulées, étaient très claires et directes; l'on aurait pu passer à l'action un peu plus vite.

M. Angus: Le rapport de la commission d'examen contient notamment la recommandation 2, qui traite de la sécurité aérienne:

Nous recommandons que le ministre des Transports ordonne une enquête ministérielle en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de Niveau I, et prenne les mesures correctives nécessaires.

Certes, quand nous avons élaboré à ce comité le livre blanc intitulé *Allez sans entrave* et quand nous avons étudié par la suite la loi visant à déréglementer le transport aérien, nous n'avions pas l'impression que les gros transporteurs, c'est-à-dire les transporteurs de Niveau I, présenteraient des risques pour la sécurité. Certains d'entre nous soutenaient que ce serait plutôt les petits transporteurs, ceux de Niveau II et de niveaux supérieurs qui présenteraient des risques. À vrai dire, je ne crois pas qu'aucun de nous ne songeait à Air Ontario dans ce contexte, mais nous savons maintenant que ce transporteur a une feuille de route moins que reluisante.

[Text]

Is it your sense and your members' sense that this recommendation is a valid one and it needs to have a high priority in terms of the follow-up from the commission review report?

Mr. Foy: Yes, sir. I think it's a very valid one. Of all the recommendations I would zero in on for today's presentation, I would mention recommendation 2. I think we have enough evidence basically to back up that particular recommendation, even if we go so far as to take a look at the accident statistics over the last 10 years as presented in the recent TSB annual report. Considering the economic situation and considering basically the reduced amount of aviation activity at present, if you compare the statistics you will find that probably the accident record is just as bad now. I'm sorry; it's not reflected as badly now, but it's not great compared to what it was 10 years ago.

Furthermore, however, if you take a look into it further, obviously the greatest number of accidents is in the lower echelons. It's almost tantamount that we have to go right back to the grass roots; from the training programs the student takes to become a licensed private pilot right on up, a lot more has to be done in all areas to address some of the problems that are creeping in, that we're required to slip because of economics and lack of resources.

Mr. Angus: Is it fair to say that the problem is just in the two- or three-seater planes, or is the problem in the commuter services that are offered, which are pretty well all owned by either Air Canada or Canadian? Where is the problem in terms of the safety situation today?

Mr. Foy: It's an excellent question. I would suggest that the training schools themselves really are basically fairly good. However, when we start to get up beyond the small charter company, we start to get into the commuter services. It's again the relevance of economics. What do we have in the way of travelling public; what do we have in the way of competition; what do we have in the way of cost savings, corner-cutting, things of this nature?

• 1020

Within our own group we have the expression "the chisel charter". We've used it for years and it still exists. It is the company that will cut as many corners as it can: who will overload aircraft, miss inspections, or doctor books, or whatever the case may be—or perhaps do what we call Parker Pen inspections. In these the maintenance engineer might never see the aircraft but he'll see the log book, or the company check pilot might never see the pilot but he'll see his licence or his reports for proficiency checks, things such as this. These are not prevalent, but they do exist.

This is where we have our problems. We feel we're being repeatedly undercut from a resource standpoint to get out in the field and keep an eye on these types of operations and check and balance them or cut them off at the pass, as the case may be.

Mr. Angus: So it really is a question that the banker has become the regulator?

Mr. Foy: The bank has become the regulator.

[Translation]

D'après vous et d'après vos membres, cette recommandation est-elle valable et mérite-t-elle de se retrouver à la tête de nos priorités dans le suivi du rapport de la commission d'examen?

M. Foy: Oui, monsieur. Je crois que cette recommandation est très valable. De toutes les recommandations du rapport, c'est celle-là que je retiendrais en premier. Il me semble que nous avons suffisamment de preuves pour l'étayer, même si nous nous reportons aux statistiques contenues dans le récent rapport annuel du Bureau de la sécurité aérienne en ce qui concerne les accidents survenus au cours des 10 dernières années. Si vous faites la comparaison, vous constaterez que, même compte tenu de la situation économique et du fait que l'activité aérienne est essentiellement en baisse à l'heure actuelle, le nombre d'accidents est aussi élevé maintenant qu'il l'était auparavant. Je m'excuse, il n'est pas aussi élevé qu'il y a 10 ans, mais il pourrait l'être beaucoup moins.

En outre, quand on pousse l'analyse un peu plus loin, on se rend compte, bien sûr, que le nombre d'accidents est plus élevé parmi les petits transporteurs. Il nous faut donc, à toutes fins utiles, retourner à la base. Il faut faire beaucoup plus dans tous les domaines d'activité, en commençant par les programmes de formation des futurs pilotes pour tous les types d'avions, même pour les avions privés, pour régler certains des problèmes qui se glissent dans le système, à cause de la conjoncture économique et du manque de ressources.

M. Angus: Est-il juste de dire que le problème ne concerne que les biplaces ou les triplaces, ou le problème se situe-t-il au niveau des services d'appoint qui sont assurés et, dans une large mesure, détenus par Air Canada ou par Canadien? Où se situe le problème en matière de sécurité à l'heure actuelle?

M. Foy: C'est là une excellente question. Je dirais que, dans l'ensemble, les écoles de formation sont assez bonnes. Mais, dès que la taille du service dépasse celle de la petite entreprise d'affrètement, ce sont les services d'appoint qui sont en cause. Là encore, ce sont des considérations économiques qui entrent en ligne de compte. Quelle est la clientèle visée; qui sont nos concurrents; comment pouvons-nous réaliser des économies, arrondir les coins et autres choses du genre?

Entre nous nous les appelons «exploitants pirates». Il y en a toujours eus et il y en a encore. Ce sont les compagnies qui tirent sur la corde au maximum—surcharge des appareils, inspections aléatoires, voire douteuses ou symboliques. Par exemple, il arrive que l'ingénieur d'entretien ne voie même pas l'appareil mais simplement le livre de bord ou que le pilote inspecteur de la compagnie ne voie même pas le pilote mais simplement sa licence ou ses résultats de vérification de compétence. Elles ne sont pas la majorité, mais elles existent.

C'est à ce niveau que se situent nos problèmes. Nos effectifs ne cessent d'être réduits, ce qui nous empêche de faire les vérifications nécessaires pour prévenir ou sanctionner ces comportements irréguliers.

M. Angus: C'est parce que les banquiers sont désormais responsables de la réglementation?

M. Foy: Ce sont les banques qui décident.

[Texte]

Mr. Angus: And has become the safety regulator?

Mr. Foy: Yes. As I said before, the “s” in “safety” is being replaced by a dollar sign.

Mr. Angus: You indicated earlier that your group is not responsible for the airworthiness side. Is that correct?

Mr. Foy: That’s correct.

Mr. Angus: From the point of view of the paper flow, the documentation, the experience levels of the officers onboard, the licence holders, do you also include among the licence holders the mechanics, in terms of insuring that they are up to speed and that their documentation has been done properly? Or is that the airworthiness folk?

Mr. Foy: It’s more the airworthiness folk now. We used to do the licensing action. Therefore, our inspector would have to know the qualifications and prerequisites to become an AME. That particular responsibility, both examinations and licensing aspects, is being turned over more and more to the technical inspector group now.

Mr. Angus: Back to what you called the chisel charters, I assume you’re not talking just about chartered carriers, the sunset or the fun-in-the-sun type, but a whole range of aircraft for hire. Is there any geographical reference point, one being based in Ontario versus one being based in B.C., or is it right across the board?

Mr. Foy: It’s probably right across the board. Again, it’s not something that’s running amok, but we know that they’re out there and that, as part of our responsibility, wherever they may lie it’s necessary for us to get out and keep an eye on them.

Some of these drop out the bottom. In other words, sometimes an incident occurs that will bring them forward, which again is like closing the door after the horse has bolted. Many of them show up through other means.

Mr. Angus: Like not paying their insurance and getting caught in that way?

Mr. Foy: It could be that way. It could be a complaint from a passenger. It could be a spot inspection by one of our inspectors. It could be a series of audits on the companies themselves. The audits are not the end-all and be-all, but the audit of a company is an excellent mode to determine the health of the organization, or at least to start to check the health of the organization.

Audits should not be an episode that runs every six months. That would be overkill. At the same time, some companies haven’t been audited in two or three years now. There’s even a proposal not to audit the larger air carriers for five or six years. While we keep doing this, who’s going to be taking it over? Who’s going to be subtly moving things in or undercutting or subtly instigating policies and procedures that we’re not checking on to stop or to nip in the bud? There lies the problem; it goes back to resources again.

Mr. Atkinson (St. Catharines): If I can refer to the section in volume I starting on page 45 in regard to air safety, the review commission made the statement that they were unable to find any causal connection between the regulatory reforms and the possible decline in safety performance in the airline industry. I noticed you hesitated, even with Mr. Keyes’ questioning on that particular matter, to make a definitive statement linking the two. Am I correct in that assumption?

[Traduction]

M. Angus: Et qui décident aussi des mesures de sécurité?

M. Foy: Oui. Comme je l’ai dit tout à l’heure, le «s» de «sécurité» a été remplacé par le signe du dollar.

M. Angus: Vous avez indiqué tout à l’heure que votre groupe n’avait pas la responsabilité de la navigabilité. C’est exact?

M. Foy: C’est exact.

M. Angus: Sur le plan des formalités, de la documentation, du niveau d’expérience des officiers, des titulaires de licence, est-ce que vous incluez aussi parmi les titulaires de licence les mécaniciens afin de vous assurer qu’ils sont bien qualifiés et que leurs documents sont en ordre? Ou est-ce que c’est le groupe de la navigabilité qui s’en charge?

M. Foy: C’est plutôt le groupe de la navigabilité maintenant. Auparavant nous nous occupions de licences. Il fallait donc que nos inspecteurs connaissent les qualifications nécessaires pour devenir TEA. Cette responsabilité particulière, les examens et les licences, est de plus en plus confiée au groupe des inspecteurs techniques.

M. Angus: Pour en revenir à ces exploitants pirates comme vous les appelez, je suppose que vous ne voulez pas simplement parler des compagnies de vols nolisés, des charters pour le soleil, mais de tous les appareils dont la vocation est d’être louée ou nolisée. Y a-t-il des points de référence géographique, en Ontario et en Colombie-Britannique par exemple, ou est-ce un peu partout?

M. Foy: Plutôt un peu partout. Encore une fois, il ne faut pas s’affoler mais nous savons qu’elles existent et nous avons la responsabilité de les repérer et de les surveiller.

Certaines se cassent la figure. Il arrive qu’un incident les cloue au sol, mais encore une fois, c’est fermer la porte une fois que les chevaux se sont échappés. Elles renaissent sous d’autres formes.

M. Angus: Comme se faire prendre pour ne pas avoir payé leurs primes d’assurance?

M. Foy: C’est une possibilité. Il peut aussi y avoir plainte d’un passager, ou inspection inopinée, ou série de vérifications financières. Les vérifications financières ne sont pas la panacée, mais sont une excellente méthode d’évaluation de la santé d’une compagnie ou tout du moins de certains indices quant à sa santé.

Il ne faudrait pas les obliger à se soumettre à des vérifications tous les six mois. Ce serait exagéré. Par contre, cela fait deux ou trois ans que certaines compagnies n’ont pas été soumises à ce genre de vérification. Certains proposent même de ne soumettre les grosses compagnies aériennes à la vérification financière que tous les cinq ou six ans. Qui va en profiter? Qui va tout doucement changer les choses ou modifier certaines procédures et certaines formalités sans que nous puissions intervenir? C’est à ce niveau que se situe le problème et encore une fois, c’est une question de ressources.

M. Atkinson (St. Catharines): Dans la partie du volume I consacrée à la sécurité dans les transports, page 48, la commission déclare avoir été incapable d’établir un lien de causalité entre réforme et diminution éventuelle de la sécurité aérienne. J’ai remarqué que vous aviez hésité, même lorsque vous avez répondu aux questions de M. Keyes, à établir un lien définitif entre les deux. Est-ce que je me trompe?

[Text]

Mr. Foy: I'm sorry. Could you refer me to the paragraph, sir?

Mr. Atkinson: Do you see in the middle of page 45?

Mr. Foy: Yes.

Mr. Atkinson: The second paragraph.

Mr. Foy: Oh, I see.

I guess it's difficult to come forward with a definitive representation. The only thing I could suggest is we would have to do a fairly in-depth study of things such as Transportation Safety Board accidents and occurrences.

• 1025

The only definitive statement I could make to support this particular comment of mine is the fact that the accident rates, incident rates, etc., are not declining as they should be.

Mr. Atkinson: I think the report itself says that tier 1 appeared to be fine. Tier 2 is where the problem exists. The review commission makes that statement, and I think you agreed with that in the questioning from Mr. Angus.

Mr. Foy: Yes.

Mr. Atkinson: So the air safety seems to be fine with Canadian and Air Canada. As I said, the tier 2 carriers present some of the difficulties.

Mr. Foy: I am trying to stay as generic as I can, because it is a generic problem. I would like the committee to realize, especially from my presentation today, that it is generic across the board, right from the large air carriers down. If we start to zero in on the high-profile groups, such as Air Canada or Canadian, then we might get lost in what the real situation is all about.

Air Canada and Canadian have pretty good representation right now. There are inspectors out there. What is being proposed is what I have presented in my presentation. These are things that are happening now. They are going to start to take our inspectors away from checking for cap upgrades. They are going to turn it back over to Canadian and Air Canada and a lot of the second- and third-level carriers. They are going to be taking away some of the checks we do now on en routes; in other words, the inspector climbs on board and he monitors the status of the flight crew from here to Vancouver, as the case may be. A lot can be picked up from just sitting back in a jump-seat and monitoring. These things are being cut back left, right, and centre.

The most poignant one, which has been happening within the last few weeks, is a tendency to drop our inspectors from going out and checking a goodly percentage of the business aircraft community. Then, of course, we have our other inspectors who are dealing with the second- and third-level carriers, the flight schools, and what have you. It still has to be approached from a generic standpoint.

Assuming that we take our large carriers out of the loop, or reduce their services, or diminish their ability to step on board aircraft to check pilots as much as they are now doing, which is not very much. . . If you look at the brief, we are really doing only about a 10% check of the entire system. We do a 10% check and that's it. It is now being advocated that much of this should be dropped to 5%.

[Translation]

M. Foy: Je m'excuse. Pourriez-vous me dire de quel paragraphe il s'agit, monsieur?

M. Atkinson: Vous voyez la page 48?

M. Foy: Oui.

M. Atkinson: L'avant dernier paragraphe.

M. Foy: Oh, je vois.

Il est difficile d'être définitif. Il faudrait, selon moi, étudier à fond tous les cas d'accidents et d'incidents rapportés au Bureau de la sécurité des transports.

La seule chose que je puisse affirmer c'est que les taux d'accident, d'incident, etc., ne diminuent pas autant qu'ils le devraient.

M. Atkinson: D'après la commission, il n'y a pas de problème chez les transporteurs de niveau 1, par contre chez ceux de niveau 2, c'est une autre affaire. Vous en avez vous-même convenu en répondant aux questions de M. Angus.

M. Foy: Oui.

M. Atkinson: Il ne semble donc pas que Canadian International et Air Canada présentent des problèmes de sécurité. Comme je viens de le dire, ce sont les transporteurs de niveau 2 qui sont responsables de certaines de ces difficultés.

M. Foy: J'essaie de rester aussi général que possible dans mes propos car c'est un problème général. J'aimerais que vous compreniez que c'est un problème général qui touche l'ensemble de l'industrie. Citer le bilan d'Air Canada ou de Canadian International risque de nous faire passer à côté de la réalité.

Air Canada et Canadian International ne manquent pas de personnel. Elles ne manquent pas d'inspecteurs. Ce qui est proposé est ce dont je vous ai parlé tout à l'heure. C'est ce qui se passe en ce moment. Bientôt nos inspecteurs n'auront plus la responsabilité des changements de catégorie. Ce sont désormais Canadian International, Air Canada et un grand nombre de transporteurs de niveaux 2 et 3 qui s'en chargeront. Ils auront la responsabilité de certaines des vérifications en cours de vol qu'assuraient jusqu'à présent nos inspecteurs lorsqu'ils montaient à bord pour noter l'équipage d'Ottawa à Vancouver, par exemple. Être présent pendant tout un vol peut apprendre beaucoup de choses. Toutes ces possibilités disparaissent les unes après les autres.

Le plus terrible, et cela a commencé il y a quelques semaines, c'est cette diminution constante des inspections. Bien entendu, il y a nos autres inspecteurs qui contrôlent les transporteurs de niveaux 2 et 3, les écoles de vol, etc. Il reste que le problème est général.

Si nous réduisons les contrôles sur les grosses compagnies, si de moins en moins d'inspecteurs montent à bord pour contrôler la prestation des pilotes, ce qu'ils ne font déjà pas fréquemment. . . il suffit de lire notre mémoire pour constater qu'actuellement, nous ne contrôlons qu'environ 10 p. 100 de l'industrie. Dix pour cent, et c'est tout. On propose maintenant de ramener ce contrôle à 5 p. 100.

[Texte]

How far down do we go until Air Canada, and perhaps Canadian, will start to realize, especially if there are economic problems out there, that perhaps they can get away by circumnavigating this or that particular item or particular check?

We are a check and balance. We are like the police. Our visibility is paramount. As long as we are out in the streets and we are seen, perhaps we can prevent some of the situations from occurring.

Mr. Atkinson: As a deterrent element, rather than a check and balance, as you mentioned.

Mr. Foy: A little bit of both. We do educational work, as well.

Mr. Atkinson: If I can refer to the section again—it is still on page 45, near the bottom of the page—it tends to agree with the statements and certainly Judge Moshansky's recommendations, but it says:

As the level of industry activity increased, the ratio of "officers to volumes" fell. We are aware of Transport Canada's efforts to respond to Justice Moshansky's recommendations. We are also aware of the economic dimension of this issue. The declining demand for air travel caused by the recession has helped to ease the problem somewhat.

It would seem to go along with what you were saying previously, and also to say that an effort is being made by the Department of Transport to respond to the issue.

Mr. Foy: There is. I am not quite sure of the exact numbers at this point in time, but I believe there is an allocation to hire approximately 20 inspectors.

Again, those 20 inspectors are going to be dedicated primarily to the large air carriers; in other words, to Air Canada, Canadian, Nationair, these types of operations. A large air carrier in this case is a matter of an air cap of 100,000 pounds.

However, the overall situation is still not addressed in totality, and there lies the rub. The aviation industry at this time is in recession, the same as the rest of the country is. If it were to start increasing, would we have the ability to handle the numbers? As far as we are concerned, we can hardly handle the numbers now.

Again, gentlemen, it is not a matter of not having the people. The people are there. As I said before, our numbers have actually increased somewhat. We are not concerned about the numbers in our group. What we are concerned about is the fact that we do not have the resources to do our jobs. What we have now are fewer people getting out of the office.

• 1030

We can cross all the t's and dot all the i's you want. We could take a look at all the log books and all the documentation you want. However, you cannot check the state or health of an aviation company by looking strictly at their books alone.

The audit process is good in its own right, but it's not the catch-all of everything. The audit process can end up taking a look at what are considered as the records of the company, but anybody can, shall we say, play with or massage records, or whatever. I'm not trying to point fingers and say that they're doing this; however, I suggest to you that some companies have been known in the past to do exactly that.

[Traduction]

Quant pensez-vous qu'Air Canada et peut-être Canadien International finiront par se rendre compte, surtout si la conjoncture économique leur est défavorable, qu'elles ne risquent pas grand-chose à oublier certaines mesures de sécurité?

Nous sommes comme la police. Notre présence est un garde-fou. Tant que nous sommes visibles. . . Même si cela ne permet pas de prévenir tous les incidents.

M. Atkinson: Plutôt comme élément dissuasif que comme garde-fou, comme vous venez de le dire.

M. Foy: Un petit peu des deux. Nous faisons aussi du travail éducatif.

M. Atkinson: J'aimerais revenir à la page 50 du rapport où les commissaires disent être d'accord avec les déclarations et, certes, les recommandations du juge Moshansky, mais ajoutent:

Plus le niveau d'activité augmentait, plus la tâche des agents individuels s'alourdissait. Nous savons quels efforts Transports Canada a déployés pour donner suite aux recommandations du juge et nous connaissons aussi la dimension économique de la question. Le problème est devenu moins aigu depuis que la demande de transport aérien a chuté pour cause de récession.

Cela semble correspondre à ce que vous disiez tout à l'heure, mais en ajoutant que Transports Canada déploie des efforts pour trouver une solution.

M. Foy: C'est exact. Je ne suis pas certain du chiffre exact, mais je crois qu'un crédit prévoit l'embauche d'environ 20 inspecteurs.

Encore une fois, ces 20 inspecteurs auront avant tout la charge des gros transporteurs; en d'autres termes, Air Canada, Canadien International, Nationair, ce genre de compagnies. Dans ce cas, par gros transporteur, on entend la catégorie des 100 000 livres.

Il reste que l'ensemble de la situation n'est toujours pas pris en compte et c'est là que se trouve le problème. Pour le moment, l'industrie aérienne est touchée par la récession comme tout le monde. En cas de reprise, aurions-nous les effectifs suffisants? Nous suffisons à peine à la tâche en ce moment.

Encore une fois, messieurs, ce n'est pas une question d'effectifs. Nous avons le personnel. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nos effectifs ont même un peu augmenté. Nous n'avons pas de problème à ce niveau. Notre problème est un problème de ressources. Nous avons de moins en moins de gens sur le terrain.

Nous pouvons, tant que vous voulez, mettre les barres à tous les t et les points sur tous les i, nous pouvons consulter tous les carnets de vol et tous les documents, il reste qu'il est impossible de vérifier l'état ou la santé d'une compagnie aérienne en vérifiant uniquement ses registres.

La vérification est une bonne chose en soi mais elle ne règle pas tout. La vérification permet de contrôler les registres d'une compagnie, mais il n'est pas difficile de jouer avec ces registres. Je ne veux pas dire que c'est ce qu'ils font tous, mais il est notoire que c'est exactement ce que certaines compagnies ont fait.

[Text]

I am suggesting to you that this sort of situation can become worse and worse or more serious if we are not out there to do our job. As long as our people are sitting behind their desks, crossing t's, dotting i's, checking pieces of paper, and checking licences, but not getting out to get into the cockpits, not getting out to travel up to Upper Rubber Boot, Northwest Territories, to take a look at North Podunk Airways, or whatever the case may be, those people are going to start to take over and run their own show, without any check and balance whatsoever.

Mr. Atkinson: The next paragraph I was interested in that I really want you to comment on is on page 46:

However, the comments of Justice Moshansky and others we consulted suggest that resources alone will not solve the problems. Indeed, the size and organizational complexity of the Aviation Group of Transport Canada also pose a serious challenge for its departmental managers. We are aware that much work has been undertaken to improve the corporate culture and management structure of the group. We believe these efforts are crucial if we are to ensure air safety.

Are you in agreement with that? If you are, then maybe you can expand on it.

Mr. Foy: Yes. I would like to talk about this a little bit. I'm going to zero in on the size and organizational complexity. Obviously Transport Canada is very large and very complex. If there is an area that I and my members see as a problem, it seems that about every five to eight years we modify the system, and we're searching for truth, if you want to phrase it that way. I don't know if we've actually come down to any sort of viable resolution. I'll present this as my viewpoint. We had a situation where we had decentralization, and then we had decentralization, and I wouldn't be surprised to see us go back again to centralization sometime in the future.

The problem I have right now with the organizational complexity of Transport Canada is that we went out into a regional autonomy type of approach. The regions now have more control over their funding and their resources and what they can do with their people and their operation. A similar situation existed back in the 1960s. This in itself may have certain advantages, but the disadvantage we see from the line standpoint, the actual cutting edge where we are out working with the aviation public, is that non-standardization starts to creep in. We even see, to a certain extent, that starting to happen now.

It might be wise for you to go to Winnipeg to take your flight test on whatever aircraft, because in Winnipeg you can be guaranteed that if an inspector is doing your flight test, say, for an instructor rating, an instrument rating, or whatever, you might find that you have a better level of service, or you might even have a better type of flight test compared with some other region. Then you might be wise to run over to Edmonton to get your licence processed, because the bureaucracy in Edmonton is more efficient than it is in Winnipeg or somewhere else.

This is what I'm talking about by saying "non-standardization". It's not in the service to the public with respect necessarily to feeding out documents, taking in fees, or processing aircraft registrations or licences for the citizens of Canada; but it could also be non-standardization of service from region to region, right down to the type of flight test that may be done, the type of audit that may be done, any number of things.

[Translation]

Jé dis simplement que ce genre de situation peut empirer si nous ne sommes plus là pour faire notre travail. Si nous restons derrière nos bureaux à mettre des barres aux t et des points sur les i, à vérifier des documents, des licences, sans plus monter dans les cabines, sans plus nous rendre sur place à Upper Rubber Boot, dans les Territoires du Nord-Ouest, pour regarder de plus près ce que fait North Podunk Airways, par exemple, de plus en plus ces gens n'en feront qu'à leur guise sans aucun contrôle.

M. Atkinson: L'autre paragraphe qui m'intéresse et que j'aimerais que vous commentiez est le suivant, page 50:

Cependant, les propos du juge Moshansky et des autres que nous avons consultés donnent à penser qu'il ne suffira pas d'augmenter les ressources pour régler ces difficultés. La taille et la complexité organisationnelle du groupe aviation de Transports Canada posent un vaste défi à ces gestionnaires. Nous savons que le ministère s'efforce d'insuffler un nouvel esprit de corps au groupe et de remanier sa structure de gestion, et nous croyons que c'est crucial pour la sécurité aérienne.

Êtes-vous d'accord? Et dans l'affirmative, pourriez-vous élaborer un peu.

M. Foy: Oui. J'aimerais dire quelques mots de plus à ce sujet. Prenons la taille et la complexité organisationnelle. Il est évident que Transports Canada est un très gros ministère, très complexe. Un de nos problèmes est que pratiquement tous les cinq ou huit ans, tout le système est modifié pour trouver la solution idéale, si vous voulez. Je ne sais pas si la solution actuelle est viable. C'est mon point de vue personnel. Nous avons connu la centralisation, maintenant c'est la décentralisation, et cela ne me surprendrait pas que nous revenions de nouveau à la centralisation.

Le problème que me pose actuellement la complexité organisationnelle de Transports Canada, c'est son éclatement en régions autonomes. Les régions aujourd'hui contrôlent pratiquement leurs finances, leurs ressources et leurs activités. C'était un peu la même chose dans les années soixante. En soi, cela peut présenter certains avantages, mais le danger c'est la possibilité de disparition de normes nationales. Et, dans une certaine mesure, cela a déjà commencé.

Aujourd'hui, il est peut-être préférable de passer un examen de pilotage à Winnipeg parce que la qualité des services, des moniteurs, voire de l'examen, est supérieure comparée à d'autres régions. Par contre, pour faire enregistrer votre licence, vous avez tout intérêt à aller à Edmonton car la bureaucratie y est plus efficace qu'elle ne l'est à Winnipeg ou ailleurs.

C'est ce que je veux dire quand je parle de disparition des normes. Ce n'est pas tant au niveau des services offerts au public en matière de documents, de cotisations, d'immatriculation ou de licence qu'à celui de la différence de région à région, allant de la qualité des examens à la bienveillance ou à la férocité des vérifications financières.

[Texte]

I do not point fingers at anybody and say that this is intentional. I suggest to you that when you are running six autonomous regions and headquarters has lost a little bit of its functional control, this sort of thing creeps in. It crept in in the 1960s. It was brought back into the fold, if you will, until recently, and now we see it starting again.

• 1035

Mr. Atkinson: Do you think that's what they refer to by "improve the corporate culture and management structure of the group"?

Mr. Foy: No.

Mr. Atkinson: What do they mean by "improve the corporate culture"? It's a phrase that just hangs out there.

Mr. Foy: It does. I don't know for sure. I could tell you what I would like to see as a corporate culture.

We have a problem of very low morale within the civil service, and it certainly does not bypass our group. Our inspectors have a problem of very low morale. One of the problems is that they do not believe they're being listened to. They do not believe they are necessarily having their concerns addressed.

The concerns I'm talking about here are their operational, functional concerns that they do as a job. When they have a situation that, as a professional pilot or professional inspector, they would like to have moved up the line, they sometimes feel there might be an insulation factor that prevents their ideas, their concerns, or their recommendations from being heard at the appropriate place.

Is that what "corporate culture" means? Does that mean like a family? Does that mean a trust of the upper echelons? In turn, does it mean a trust of the staff below you?

This is an area we could probably address as a separate situation, because it does exist within our group. I didn't come before you today to address that, but I know that it exists. We have morale problems.

Mr. Atkinson: It is in the report, and I appreciate your comments on that because we're trying to deal with all aspects of the report and see exactly—

Mr. Foy: Good. I appreciate the opportunity.

Mr. Atkinson: You mentioned that you need more resources. Are those money for flights and transportation so that you can get out of the office? Is that what you're talking about?

Mr. Foy: Exactly. We understand the economic situation. We understand everything that is going on in the country. We all do. We understand the difficulty that you people would have and everybody else within the federal government has in order to get their programs met. We understand the wheels within wheels within wheels approach that works, especially within Transport Canada. However, we also understand that we cannot be deskbound. If I want to use the parallel of a police officer, being deskbound is like taking the police officer off the street and putting him behind a desk at a police station. You cannot fight crime from the police station. You've got to get out on the street. You've got to find the drug dealers. You've got to find the criminals. You've got to find the murderers, whatever.

This is not just an enforcement aspect. Even from an educational standpoint, we have police officers who can prevent crime by going to the schools and educating the children. A lot of our work as civil aviation inspectors is in this area. We work

[Traduction]

Je n'accuse personne et je ne fais pas de procès d'intention. Je dis simplement qu'avec six régions autonomes, le bureau central finit par perdre peu à peu son pouvoir de contrôle. Cela a commencé dans les années soixante. On a décidé d'y mettre le holà mais cela semble recommencer.

M. Atkinson: Vous pensez que c'est ce qu'ils veulent dire quand ils parlent «d'insuffler un nouvel esprit de corps au groupe et de remanier sa structure de gestion»?

M. Foy: Non.

M. Atkinson: Qu'entendent-ils par «insuffler un nouvel esprit de corps»? C'est l'expression utilisée.

M. Foy: C'est vrai, mais je n'en suis pas sûr. Je pourrais vous dire quel genre d'esprit de corps je souhaiterais.

Le moral de la fonction publique est au plus bas et notre groupe n'y échappe pas. Nos inspecteurs n'ont pas du tout le moral. S'ils ne l'ont pas c'est parce qu'ils sont persuadés qu'on ne les écoute pas. Ils sont persuadés qu'on ne tient pas compte de ce qu'ils disent.

Je veux parler des rapports qu'ils rédigent. Ils ont l'impression que certains dossiers, urgents à leurs yeux de professionnels, restent parfois bloqués ou que leurs recommandations ne sont pas transmises à qui de droit.

Est-ce que signifie «esprit de corps»? Cela veut-il dire esprit de famille? Cela veut-il dire confiance dans les échelons supérieurs? Et en retour, cela veut-il dire confiance dans les échelons inférieurs?

C'est un problème dont nous pourrions parler séparément car il concerne effectivement notre groupe. Je ne suis pas venu aujourd'hui pour vous en parler mais je sais qu'il existe. Nous avons des problèmes de moral.

M. Atkinson: C'est dans leur rapport, et je vous sais gré de vos commentaires car nous nous intéressons à tous les aspects de ce rapport pour déterminer exactement. . .

M. Foy: Bien. Je vous en remercie.

M. Atkinson: Vous avez dit avoir besoin de ressources supplémentaires. De l'argent pour que vous puissiez quitter votre bureau et faire des inspections sur place? C'est cela que vous voulez?

M. Foy: Exactement. Nous comprenons la conjoncture économique. Nous savons ce qui se passe dans notre pays. Nous le savons tous. Nous comprenons les difficultés que cela vous pose et que cela pose au gouvernement fédéral qui essaie de financer tous ces programmes. Nous savons que chaque roue du mécanisme entraîne une autre roue, surtout à Transports Canada. Cependant, nous savons également que nous ne servons à rien derrière nos bureaux. C'est comme si au lieu de les mettre dans les rues, on mettait tous les policiers derrière des bureaux. Ce n'est pas dans les commissariats qu'on lutte contre le crime. Il faut sortir. Il faut trouver les trafiquants de drogue. Il faut trouver les criminels. Il faut trouver les assassins, etc.

Ce n'est pas simplement un exercice de police. C'est aussi un exercice éducatif. Les policiers combattent aussi le crime en venant parler aux élèves des écoles. Pour les inspecteurs de l'aviation civile, c'est la même chose. Nous sommes en contact

[Text]

with instructors. We work with students. We have safety officers who go out and talk to private commercial and airline pilots. We have people who attend ground schools, seminars, etc. The whole gamut of operational ability is being degraded bit by bit. It's being degraded because there is not adequate funding to let our people get out to these remote spots, or even to some of the major centres. Less and less resource is available to us to get the job done, actually to take us out from behind the desk, get us out in the field, and get us into the cockpits, into the classrooms, into the companies. It's becoming worse and worse bit by bit.

Mr. Angus: One of the recommendations in the NTA Review Commission report says leave things as they are north of 60. We've had differing opinions as to whether or not the form of deregulation up there has worked or not, but I want to stay away from that. I want to get your sense, though: given your comments to my colleague about the resources available to you, do you have even less to do with the air movements and the air carriers north of 60?

Mr. Foy: I would suggest so. I've got to get away from my group a little bit to present the case. There seems to be more and more reduction of funding to maintain flight service stations. Many of the flight service stations that are being taken down are north of 60; traffic control services, in other words. More specifically, they come under the group known as CAPRO. I've discussed this with the chairman of CAPRO, who has indicated this fact to me.

● 1040

That's a difficult question to answer, because if we can get our people up there we can get the job done but we have to have the ability of getting our people up there and that's an expensive proposition.

You don't have the same ability of service versus time efficiency to send an inspector up necessarily by airlines and then have them hop on the small aircraft around from base to base. Usually we try to use our own Transport Canada aircraft for that purpose. There is one of the areas where we are being assaulted deeply: we're having cutback after cutback on the utilization of our own Transport Canada aircraft.

One looks at this and often says that, because it's a high-expense item, the use of Transport Canada aircraft in many people's minds is primarily for the proficiency of the inspector to keep them current, and therefore it's like a major high-priced flying club. We've heard this expression over and over again, and every time we hear it we take umbrage, because one of the very important aspects of maintaining a strong Transport Canada fleet is to do exactly what you were talking about: to take a Citation jet; put two or three inspectors on board, and maybe a number of technicians as well; fill the aircraft with Transport Canada personnel; go up to Yukon, to Frobisher, to Resolute, to wherever we have to go; do our job; spend two or three days there; use the aircraft for the purposes for which it was purchased; and then come home—saving time and, in the long term, money.

[Translation]

avec les moniteurs, avec les étudiants. Nous avons des responsables de sécurité qui participent à des réunions avec les pilotes de ligne et les pilotes privés. Nous avons des agents qui participent à des séminaires, à des cours théoriques, etc. Nous perdons peu à peu tous les moyens qui étaient à notre disposition. L'absence de ressources ne nous permet plus d'envoyer nos agents dans ces coins éloignés ou même dans certains des centres les plus importants. Nous avons de moins en moins de ressources à notre disposition pour faire notre travail, pour ne pas rester exclusivement derrière notre bureau, pour nous rendre sur place, pour monter dans les cabines, pour entrer dans les salles de classe et pour rencontrer les compagnies. Tout se détériore petit à petit.

M. Angus: La commission recommande de ne rien changer au nord du 60^e parallèle. Nous avons entendu des opinions divergentes quant au succès de la déréglementation dans le Nord, mais là n'est pas mon propos. J'aimerais cependant que vous me disiez, étant donné vos commentaires sur les ressources à votre disposition, si ce qui se passe dans les airs au nord du 60^e parallèle vous échappe encore plus?

M. Foy: Bien sûr. Ce n'est pas vraiment la responsabilité de mon groupe. Il semble qu'il y ait de moins en moins de ressources pour maintenir les stations radioaéronautiques. Nombre de ces stations qui sont fermées le sont au nord du 60^e; il s'agit des services de contrôle aérien, en d'autres termes. Plus précisément, ils relèvent de l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio. C'est le président de ce groupe lui-même qui me l'a dit lors d'une discussion.

Il est difficile de répondre à cette question car nous pouvons faire le travail si nous pouvons amener nos inspecteurs sur place, mais il faut pouvoir le faire et cela coûte cher.

On ne peut pas avoir le même service avec une utilisation efficace du temps en faisant voyager un inspecteur sur une ligne régulière pour faire ensuite des sauts d'une base à l'autre dans le petit avion. En général, nous essayons pour cela de nous servir de notre avion de Transports Canada. C'est l'un des domaines où nous avons le plus de difficultés: on réduit de plus en plus la plage d'utilisation de notre propre avion de Transports Canada.

Souvent, les gens ont tendance à dire que cet avion coûte cher et que les inspecteurs s'en servent essentiellement pour garder la main, et que nous entretenons par conséquent une sorte d'aéroclub de luxe. Nous avons très souvent entendu ce reproche et à chaque fois cela nous met en colère car l'une des principales raisons pour lesquelles nous voulons conserver une flotte solide à Transports Canada, c'est précisément pour faire ce que vous avez dit. On prend un avion à réaction Citation, on embarque deux ou trois inspecteurs et éventuellement quelques techniciens, on remplit l'avion de personnel de Transports Canada, on part au Yukon, à Frobisher, à Resolute, peu importe; nous y faisons notre travail en deux ou trois jours en utilisant l'avion pour faire ce à quoi il est destiné, et nous rentrons en économisant du temps et à long terme de l'argent.

[Texte]

If we're losing our ability to address the issues north of 60, that's where we're losing it—right there.

Mr. Angus: Isn't it also the reality that when you use scheduled carriers there's a hell of a lot more advance notice to the folks you are going up to inspect?

Mr. Foy: Oh yes.

Mr. Angus: There's some notice when you file a flight plan and word gets around pretty quickly, but it's hours as opposed to days. That obviously has to be part of it, because if somebody knows you are coming and if they have a duplicate set of log books, then one isn't going to be around.

Mr. Foy: There is a story, which goes back quite a few years, about exactly that. The grapevine was alive and well and a particular company was about to be approached by the inspectors. They heard them in-bound on the aircraft. Fortunately, they were coming in a slightly different direction than was advocated by the company. All their aircraft had taken off and landed on an ice-covered lake just on the other side of a ridge away from the airport. They were all out on business, you see. Fortunately, our inspectors overflew that group of aircraft and they touched down and caught them all.

This type of thing happens. How relevant it is nowadays is hard to say; but, as I indicated earlier, there's always going to be somebody out there. If we allow them that much leeway basically to run their own operation without any checks and balances, whether they are honest people now or whether they are those we term as the managers of chisel charters they will start to cut the corners if we don't have some sort of system in place.

Mr. Angus: They don't do it to consciously take a chance with somebody's life, but they keep moving farther and farther.

Mr. Foy: Economically driven in most cases.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Foy. Your testimony has been very helpful to us.

Mr. Foy: Thank you very much.

The Chairman: Thank you again, Mr. Foy, for a thought-provoking brief this morning. I can tell you, as I have other witnesses, that your comments and thoughts will be taken into consideration as we compile our final report.

Next we have, from LUSCAR Ltd., Mr. Emile Dubois, Manager of Transportation, and Mr. James Foran, Legal Counsel.

I invite these gentlemen to take their seats at the table.

• 1045

Welcome, gentlemen, to the proceedings of the Standing Committee on Transport on the hearings. We are in receipt of the brief that you have presented to the committee for its consideration. I assume that you will be presenting this brief to the committee at this point, or at least the highlights. I would ask that you proceed at this time.

Mr. Emile J. Dubois (Manager, Transportation, LUSCAR Ltd.): Good morning, Mr. Chairman, committee members. Thank you very much for giving me the opportunity to appear before the standing committee this morning to express the concerns of LUSCAR with respect to certain recommendations of the National Transportation Act Review Commission.

[Traduction]

Si nous ne réussissons pas à régler les problèmes au nord du 60e, c'est à cause de cela, exactement à cause de cela.

M. Angus: Mais en outre, quand vous voyagez sur des vols commerciaux, les gens que vous allez inspecter sont prévenus bien plus longtemps à l'avance, non?

M. Foy: Bien sûr.

M. Angus: Quand vous déposez un plan de vol, il ne faut pas longtemps pour que tout le monde soit au courant, mais la marge n'est que de quelques heures par opposition à des journées entières. C'est un élément qui entre évidemment en jeu parce que les gens qui ont une double série de livres de bord vont en faire disparaître une dès qu'ils vont savoir que vous arrivez.

M. Foy: C'est exactement ce qui s'est passé il y a quelques années. Le téléphone arabe fonctionnait bien et les inspecteurs devaient aller inspecter une compagnie, qui était prévenue de leur arrivée. Heureusement, ils sont arrivés d'une direction qui n'était pas exactement celle que recommandait la compagnie. Tous les avions de la compagnie avaient décollé et étaient allés se poser sur un lac gelé de l'autre côté d'une crête, hors de vue de l'aéroport. Ils étaient tous censés être en voyage, vous comprenez. Heureusement, nos inspecteurs ont survolé ce groupe d'avions, se sont posés et les ont tous coincés.

C'est le genre de choses qui arrive. Dans quelle mesure c'est encore le cas maintenant, c'est difficile à dire, mais, je vous le répète, il y aura toujours quelqu'un pour essayer. Si nous les laissons mener leurs activités sans aucun contrôle, que ce soit des gens honnêtes ou que ce soit ce que nous appelons les nolisateurs sauvages, ils vont essayer de rogner sur les dépenses.

M. Angus: Ils ne le font pas délibérément pour mettre en danger la vie des gens, c'est simplement une escalade.

M. Foy: Sous la pression économique la plupart du temps.

M. Angus: Merci, monsieur Foy. Votre témoignage nous a été très utile.

M. Foy: Merci beaucoup.

Le président: Merci encore, monsieur Foy, pour votre mémoire très stimulant ce matin. Soyez sûr que, comme je l'ai dit aux autres témoins, nous tiendrons compte de vos remarques et de vos réflexions lors de l'élaboration de notre rapport final.

Nous accueillons maintenant les représentants de LUSCAR Ltd, M. Emile Dubois, directeur, Transport, et M. James Foran, conseiller juridique.

Veillez prendre place, s'il vous plaît.

Bienvenue, messieurs, à ces audiences du Comité permanent des transports. Nous avons reçu le mémoire que vous nous avez adressé. Je pense que vous allez le présenter, ou tout au moins nous en donner les grandes lignes. Vous avez la parole.

M. Émile J. Dubois (directeur, Transports, LUSCAR Ltd.): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de venir vous faire part ce matin des préoccupations de LUSCAR au sujet de certaines recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

[Text]

I would like to indicate that our written submission was filed with the clerk of the standing committee and obviously you've received copies of that document. It is not my intention to read our submission this morning, but I am certainly prepared to answer any questions you may have on that document after my introductory remarks.

Section 3 of the NTA, 1987 sets out Canada's national transportation policy. It provides in part that competition and market forces are, whenever possible, to be the prime agency in providing viable and effective transportation services. The basic purpose of the national transportation policy is to serve the transportation needs of shippers and travellers.

The NTA, 1987 is a good piece of legislation. It was welcomed by shippers across the country because it was pro-competitive and provided Canadian industries with a better opportunity to sell our products in the world markets. The pro-competitive provisions in the act are vitally important to LUSCAR, which ships coal in unit trains from inland locations in Saskatchewan and Alberta to domestic and international markets.

LUSCAR is captive to rail by virtue of the nature and volume of its product, the distance over which it must travel, and its relatively low price.

Certain recommendations of the review commission have caused LUSCAR to have serious concerns. The principal recommendations of the review commission dealing with the competitive access provisions contained in the NTA, 1987 are inconsistent with the pro-competitive thrust of that legislation. Where shippers were served by single railway at origin, the NTA, 1987 sought to encourage competitive behaviour through competitive access provisions such as extended interswitching, competitive line rates, and final offer arbitration.

Parliament made these provisions effective by defining time limits and objective criteria under which they would apply. The review commission has recommended the introduction of subjective criteria for competitive line rate provisions and final offer arbitration provisions, which we believe will undermine the effectiveness and the pro-competitive intent of the NTA itself.

We strongly recommend that these review commission recommendations not be implemented.

Canada's position as a major trading nation requires pro-competitive transportation legislation today more than ever before. This makes it essential that shippers should be able to negotiate freight rates with railways on a more equal footing.

At present neither competitive line rates nor interswitching is an effective remedy in providing LUSCAR with lower cost options for the movement of coal.

On movements from our mines in northwestern Alberta to Vancouver for export, the only possible competitive alternative for LUSCAR would be an interchange with CP Rail at Kamloops. While such interchange is physically possible, the

[Translation]

Je précise que nous avons communiqué notre mémoire écrit au greffier du comité permanent et qu'il vous a évidemment été distribué. Je ne vais pas vous lire tout ce document ce matin, mais je serai prêt à répondre à vos questions dès que j'aurai terminé mes remarques préliminaires.

La politique nationale du Canada en matière de transport est exposée à l'article 3 de la Loi sur les transports nationaux. Cet article stipule notamment que la concurrence et les forces du marché doivent être, chaque fois que c'est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces. Le but fondamental de la politique nationale des transports est de satisfaire les besoins des expéditeurs et des voyageurs dans ce domaine.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux est une bonne loi. Elle a été bien accueillie par les divers expéditeurs au Canada, car elle encourageait la concurrence et donnait aux industries canadiennes une meilleure chance de vendre leurs produits sur les marchés internationaux. Ses dispositions encourageant la concurrence sont d'une importance vitale pour LUSCAR, qui expédie du charbon par trains-bloc de diverses mines en Saskatchewan et en Alberta vers les marchés intérieurs et internationaux.

Étant donné la nature et le volume de notre production, les distances sur lesquelles nous devons la transporter et le prix relativement faible de notre produit, nous sommes captifs du chemin de fer.

Certaines des recommandations de la commission d'examen inquiètent profondément LUSCAR. Les principales recommandations de cette commission vont à l'encontre des dispositions de la LTN de 1987 qui encourageaient la concurrence. Là où les expéditeurs devaient passer par une compagnie ferroviaire unique au départ, la LTN de 1987 a cherché à encourager la concurrence grâce à des interconnexions élargies, des prix de ligne concurrentiels et un arbitrage des propositions finales.

Le Parlement a matérialisé ces dispositions en définissant les délais et les critères objectifs les accompagnant. La commission d'examen a recommandé l'adoption de critères subjectifs en ce qui concerne les dispositions visant les prix de ligne concurrentiels et l'arbitrage des propositions finales, critères qui à notre avis nuiront à l'efficacité de la loi et iront à l'encontre de sa vocation favorable à la concurrence.

Nous recommandons vivement le rejet de ces recommandations de la commission d'examen.

Le Canada, qui est l'un des grands pays commerçants du monde, a besoin plus que jamais aujourd'hui d'une loi encourageant la concurrence dans les transports. Il est donc essentiel que les expéditeurs puissent négocier plus équitablement les tarifs avec les compagnies ferroviaires.

Pour l'instant, ni les prix de ligne concurrentiels, ni les interconnexions ne permettent vraiment à LUSCAR d'obtenir de meilleures conditions pour le transport de son charbon.

La seule concurrence possible pour le transport du charbon des mines de LUSCAR dans le Nord-Ouest de l'Alberta jusqu'à Vancouver, en direction des marchés d'exportation, ne pourrait provenir que d'une correspondance avec CP Rail à Kamloops.

[Texte]

economics that give rise to unit train operations discourage the additional handling that would be required. Changes may occur that will enable interswitching or competitive line rates to be utilized in the future. LUSCAR accordingly supports the improved flexibility and effectiveness of these provisions recommended by the Western Canadian Shippers Coalition, of which it is a member.

The final offer arbitration provisions in the NTA, 1987 are the most significant remedy available to our company. They have been instrumental in enabling satisfactory negotiations to be concluded with our originating carrier.

• 1050

I would like to advise the standing committee that we have come very close to utilizing these provisions on two occasions during the past few years and have actually prepared the necessary documentation to initiate final offer arbitration. It was only after we advised our originating carrier that such proceedings were about to be commenced that acceptable negotiations were concluded. This ensured the continued operation of two of our mines.

We undertook the initiation of final offer arbitration proceedings very seriously to ensure that the rates we proposed were reasonable and appropriate. We did this because we knew that it would be either our rate or the final rate of the railway that would be accepted by the arbitrator. Because the risks were high, we were encouraged to continue negotiations with our origin railway to determine whether a satisfactory business arrangement could be concluded.

The review commission recommendations would enable the arbitrator to substitute his own concept of a commercially reasonable rate if he believes that the final rate offer of the railway or the shipper is not commercially reasonable. This recommendation is unsatisfactory to LUSCAR because of the subjective element it brings to the final offer arbitration process and the uncertainty it creates. Our ability to compete could well be dependent upon the result of the final offer arbitration, and objectivity and certainty are essential to our planning.

The recommendations of the review commission also provide for the introduction of an additional proceeding whereby the agency may be called upon to determine whether effective competition exists before allowing the matter to proceed to arbitration. In our particular case, there will be no effective competition but we will nonetheless be required to incur the expense and delay of additional proceedings should the railways challenge this assumption. This simply makes the process more cumbersome and less accessible.

LUSCAR urges the standing committee not to accept the final offer arbitration recommendations of the review commission, because we are convinced that they will act as a deterrent to shippers utilizing this relief.

LUSCAR recommends two amendments that would make final offer arbitration more effective and attainable.

[Traduction]

Bien qu'une telle correspondance puisse matériellement être établie, l'opération ne serait pas rentable dans le cas de nos trains-bloc, étant donné la manutention supplémentaire nécessaire. Toutefois, certaines modifications pourraient permettre à l'avenir l'utilisation d'interconnexions ou de prix de ligne concurrentiels. LUSCAR approuve donc la souplesse et l'efficacité accrues que permettraient les dispositions recommandées par la Western Canadian Shippers Coalition, dont elle est membre.

Les dispositions de la LTN de 1987 concernant l'arbitrage des propositions finales sont le recours le plus important à notre disposition. Elles nous ont permis de mener à bien nos négociations avec notre transporteur en début de parcours.

Je précise au comité permanent que nous avons failli utiliser ces dispositions à deux reprises au cours des dernières années et que nous avons en fait préparé les documents nécessaires pour l'imposition d'un arbitrage des propositions finales. C'est seulement lorsque nous avons prévenu notre transporteur en début de parcours que cette procédure allait être lancée que nous avons pu faire aboutir de façon satisfaisante nos négociations, et continuer ainsi l'exploitation de deux de nos mines.

Nous avons entrepris cette démarche avec le plus grand sérieux pour obtenir l'imposition de taux raisonnables et appropriés. Nous savions en effet que l'arbitre choisirait soit notre taux, soit le taux final de la compagnie ferroviaire. Comme les risques étaient élevés, nous avons été encouragés à poursuivre nos négociations avec le transporteur en début de parcours pour essayer de trouver un terrain d'entente satisfaisant.

Les recommandations de la commission d'examen permettraient à l'arbitre de déterminer lui-même un taux commercialement raisonnable s'il jugeait déraisonnable l'offre finale de la compagnie ferroviaire ou de l'expéditeur. LUSCAR n'est pas d'accord avec cette recommandation qui fait intervenir la subjectivité au niveau de l'arbitrage des propositions finales et laisse planer l'incertitude. Notre compétitivité risque de tenir à cette seule décision de l'arbitre; or, nous avons besoin d'objectivité et de certitude pour planifier nos activités.

Les recommandations de la commission d'examen prévoient aussi une procédure supplémentaire qui permettrait éventuellement à l'office de déterminer s'il existe vraiment une concurrence avant d'autoriser le recours à l'arbitrage. Dans notre cas particulier, il n'y aura pas de concurrence véritable, mais nous serons malgré tout pénalisés par le coût et la durée des démarches supplémentaires nécessaires si la compagnie ferroviaire décide de le contester. Cela ne fait qu'alourdir et ralentir le processus.

Nous exhortons le comité permanent à rejeter les recommandations de la commission concernant l'arbitrage des propositions finales, car nous sommes convaincus qu'elles contribueront à dissuader les expéditeurs de recourir à ce mécanisme.

LUSCAR recommande deux modifications susceptibles de rendre l'arbitrage plus efficace et plus accessible.

[Text]

The first is that the railway must submit a final rate offer within a reasonable time when required by the shipper to do so. No such provision currently exists. Should this rate offer not be forthcoming, the shipper's final offer should be selected by an arbitrator.

Second, the NTA, 1987 currently gives the agency the discretion to refer an application for final offer arbitration to a public interest investigation. This enables the railways to argue that the amount in issue is of itself a matter that requires a public interest investigation. LUSCAR strongly disagrees when the dispute affects only the shipper and the railway who are parties to the arbitration.

In view of the conclusion contained on page 18 of the review commission's report, we were surprised by the nature of the recommendations relating to final offer arbitration. The conclusion is as follows:

Canada's continued high quality of living depends on our ability to compete successfully in the world economy. Policy makers should be driven by the need for efficiency and responsiveness to the client in the transportation sector. Factors which inhibit the movement of goods and people within the country or between Canada and our neighbours should be subject to intense and sceptical scrutiny.

That is exactly what LUSCAR is asking the standing committee to do today: to give skeptical scrutiny to those recommendations of the review commission that are not pro-competitive and specifically reject the recommendations of the review commission as they relate to final offer arbitration. In its place we ask the standing committee to implement the two recommendations LUSCAR has put forward for the purpose of making the existing provisions more certain and readily available to shippers. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Keyes:

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Dubois and Mr. Foran, for coming before the committee. Thank you very much for your very thorough brief and your very concise oral presentation to our committee this morning.

Just by way of interest, background for myself and the committee, how much of your coal moves east versus west?

Mr. Dubois: I would say we have over 2 million tonnes moving east, from two different mines. The balance would be westbound, and that would amount to roughly 5 million tonnes a year.

• 1055

Mr. Keyes: Five million tonnes west?

An hon. member: Short tons or long tons?

Mr. Dubois: Metric tons.

Mr. Keyes: When did this balance shift? I imagine that at one time you sent a majority of your coal east.

Mr. Dubois: At one time it might have been fairly equal, but over time we've developed some markets overseas and the emphasis shifted.

[Translation]

La première serait que la compagnie ferroviaire soit tenue de soumettre une proposition finale dans un délai raisonnable quand l'expéditeur le lui demande. Il n'existe pas actuellement de telles dispositions. Dans le cas où la compagnie ferroviaire refuserait de soumettre cette proposition, c'est la proposition finale de l'expéditeur qui serait choisie par l'arbitre.

Deuxièmement, la loi de 1987 laisse à l'office le loisir de soumettre une demande d'arbitrage des propositions finales à une enquête d'intérêt public. Cela permet aux compagnies de chemins de fer de prétendre que le montant en question justifie en soi une enquête d'intérêt public. LUSCAR n'est pas du tout d'accord avec ce genre de chose quand le différend ne concerne que l'expéditeur et la compagnie ferroviaire visés par l'arbitrage.

Étant donné la conclusion figurant à la page 21 du rapport de la commission, nous avons été étonnés par ces recommandations concernant l'arbitrage des propositions finales. Voici le texte de cette conclusion:

Le maintien de notre qualité de vie au Canada dépend de notre compétitivité à l'échelle mondiale. Les décideurs doivent se laisser guider par l'impératif de l'efficacité et de l'adaptation aux besoins des usagers des transports. Il convient d'examiner de très près et d'un oeil sceptique tout ce qui fait obstacle à la libre circulation des biens et des personnes à l'intérieur du pays ou entre le Canada et ses voisins.

C'est précisément ce que demande LUSCAR au comité permanent: examiner d'un oeil sceptique ces recommandations de la commission d'examen qui n'encouragent pas la concurrence et rejeter les recommandations de cette commission concernant l'arbitrage des propositions finales. Au lieu de cela, nous invitons le comité permanent à adopter les deux recommandations proposées par LUSCAR pour permettre aux expéditeurs d'utiliser plus facilement les dispositions actuelles. Merci.

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Keyes:

M. Keyes: Merci, monsieur Dubois et monsieur Foran, d'être venus nous rencontrer, et merci pour votre mémoire très complet et votre exposé oral très concis.

Par curiosité, pour ma gouverne et celle du comité, quelles sont les quantités de charbon que vous expédiez vers l'Est et vers l'Ouest?

M. Dubois: Je pense que nous en expédions plus de 2 millions de tonnes vers l'Est à partir de deux mines différentes. Le reste est expédié en direction de l'Ouest, et représente en gros 5 millions de tonnes par an.

M. Keyes: Cinq millions de tonnes vers l'Ouest?

Une voix: Des tonnes courtes ou longues?

M. Dubois: Des tonnes métriques.

M. Keyes: Depuis quand la tendance s'est-elle inversée? Il me semble que jadis la majorité de votre charbon était expédié vers l'Est.

M. Dubois: À une époque, c'était à peu près la même chose, mais nos marchés étrangers se sont développés, et l'équilibre s'est modifié.

[Texte]

Mr. Keyes: Was it the overseas markets that created the shipment of coal to move more westbound than east, or was it the fact that it was cheaper for the coal producers to load it onto railcars and move it west, as opposed to east by ship?

Mr. Dubois: No, it was a question of what was required or what markets were available. A mine was built expressly to feed the eastern market, and our other mine for coal was built expressly for the export market.

To answer your question, our operations were tailored to meet the market requirements, where the markets were available.

Mr. Keyes: Would your export market—i.e., the shipment of your coal eastbound versus westbound—see itself readjusted again to a more equal footing if, say, WGTA subsidies were extended to shippers?

Mr. Dubois: I don't think so. It's a function of the marketplace. Ontario Hydro is a big receiver, the only receiver we ship to in eastern Canada. The potential is there for larger sales. We would have to pick that up from the U.S. suppliers.

Mr. Keyes: So even if it became less expensive to ship coal east by boat—

Mr. Dubois: Are you speaking—

Mr. Keyes:—as opposed to—

Mr. Dubois:—about boat now? Are you speaking about water?

Mr. Keyes: Well, a combination of rail and water or shipped through the St. Lawrence Seaway system.

Mr. Dubois: We sell our coal FOB mine. Ontario Hydro, the receiver, looks after the transportation component. So we don't control that aspect. We like to stay plugged into that, because it's a laid-down cost, in the final analysis, that will get us the tonnage, as opposed to our competitors in the U.S.A. We don't necessarily control all those elements, as opposed to the export market, where we sell FOB port. It is our responsibility to see that we lay it down to the coast at the lowest cost possible.

Mr. Keyes: Not very long ago—and I'm sure you're familiar with the situation—a subcommittee of this standing committee, after hearing witnesses, worked very hard to come up with recommendations vis-à-vis the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system.

What was your reaction to the government's response to our recommendations?

Mr. Dubois: As you say, there were a lot of committees and there was a lot of involvement by the government to try to develop and maintain that movement from western Canada to eastern Canada. In the final analysis, it was the discussions and negotiations that took place between the supplier and the receiver that allowed that movement to continue, albeit at a lower tonnage and with drastic price cuts.

Mr. Keyes: But would you agree that the government's response was negligible at best?

[Traduction]

M. Keyes: Est-ce que c'est à cause des nouveaux marchés étrangers que vous avez commencé à transporter plus de charbon vers l'Ouest ou parce que cela vous coûtait moins cher de transporter du charbon par chemins de fer vers l'Ouest que par bateaux vers l'Est?

M. Dubois: Non, c'était à cause de la demande ou des créneaux disponibles. Nous avons ouvert une mine spécifiquement pour alimenter le marché de l'Est et une autre spécifiquement pour l'exportation.

Pour répondre à votre question, nos activités ont été déterminées par les besoins du marché.

M. Keyes: Y aurait-il un rééquilibrage de vos expéditions vers l'Est et vers l'Ouest si des subventions comme celles que prévoit la LTGA étaient accordées aux expéditeurs?

M. Dubois: Je ne crois pas. C'est le marché qui est déterminant. Hydro-Québec est un gros réceptionnaire, le seul que nous alimentons dans l'Est du Canada. Nous pourrions développer nos ventes dans cette région, en prenant des marchés aux fournisseurs américains.

M. Keyes: Donc, même s'il était moins coûteux de transporter du charbon vers l'Est par bateaux...

M. Dubois: Vous voulez parler...

M. Keyes:...plutôt que...

M. Dubois:...du transport par bateaux? Vous parlez du transport par eau?

M. Keyes: Disons un transport mixte par chemins de fer et par voie d'eau ou par le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Dubois: Nous vendons notre charbon franco à bord au départ de la mine. C'est Hydro-Québec, le réceptionnaire, qui s'occupe de la question du transport. Nous n'intervenons donc pas sur cet aspect de la question. Nous nous y intéressons parce qu'en dernière analyse c'est le coût de transport qui va nous donner l'avantage sur nos concurrents américains. Nous ne maîtrisons pas nécessairement ces éléments, contrairement au cas de nos exportations, où nous vendons franco à bord au départ du port. Dans ce cas, c'est à nous d'amener la marchandise jusqu'au port au plus faible coût possible.

M. Keyes: Il n'y a pas tellement longtemps—et je suis sûr que vous êtes au courant—un sous-comité de notre comité permanent a fait de gros efforts, après avoir entendu des témoins, pour élaborer une série de recommandations concernant le réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Comment avez-vous réagi à la réponse du gouvernement à ces recommandations?

M. Dubois: Comme vous le dites, les comités et le gouvernement n'ont pas ménagé leurs efforts pour essayer de développer et de maintenir ce trafic de l'Ouest vers l'Est du Canada. En dernière analyse, ce sont les discussions et les négociations entre le fournisseur et le réceptionnaire qui ont permis de préserver ce mouvement, avec cependant un tonnage et des prix considérablement réduits.

M. Keyes: Mais vous convenez que la réponse du gouvernement a été pratiquement inexistante?

[Text]

Mr. Dubois: I'm not sure I understand which recommendations you're referring to here.

Mr. Keyes: More specifically, probably the subsidy to eastbound movements.

Mr. Dubois: There was talk of subsidies, but we never saw any.

Mr. Keyes: There was a recommendation for an extension of subsidies for eastbound traffic—

Mr. Dubois: Yes.

Mr. Keyes: —but the government didn't seem to want even to look at that situation.

• 1100

Mr. Dubois: I guess the approach of the government was to let the principals involved let the market forces work and see if they could make them work, and I guess in the final analysis they did.

Mr. Keyes: In the government's opinion anyway.

Some years ago Mr. Mazankowski led a federal-provincial industry project, western low-sulphur coal to Ontario. In your view, was this project in any way a success? Are you familiar with it?

Mr. Dubois: Yes, I am. It made a lot of people aware of the issues and the costs involved in moving coal to eastern Canada as compared to our U.S. competition, which is directly across the Great Lakes. If nothing else, it certainly opened a lot of eyes as to what the difference was in transportation, the total laid-down costs of coal into Ontario.

Mr. Keyes: You said that you were shipping 2 million tonnes east and 5 million tonnes west. What would a tonne moving east cost as compared to a tonne moving west?

Mr. Dubois: Freight costs?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Dubois: I'm afraid I'm not at liberty to say that. Those are all confidential rates and I just cannot divulge those numbers.

Mr. Keyes: Are they so far apart? Are they reasonable? Can you give me a ballpark, comparing, maybe not giving the rates?

Mr. Dubois: It's tough to compare. You're going through two different types of movements. Movement east moves in the receiver's railcars; they own the equipment. In the case of the westbound movement, it's railway equipment. It moves over different, much more difficult, terrain. The volumes are larger. When you bring all these elements into it, that will largely determine the level of rates—not to mention the market, what the market requires in terms of laid-down costs.

[Translation]

M. Dubois: Je ne suis pas sûr de savoir exactement de quelles recommandations vous parlez.

M. Keyes: Disons plutôt les subventions aux transports vers l'Est.

M. Dubois: Il a été question de subventions, mais nous n'en avons jamais vu la couleur.

M. Keyes: On a recommandé d'élargir les subventions aux transports en direction de l'Est. . .

M. Dubois: Oui.

M. Keyes: . . . mais le gouvernement n'a même pas eu l'air d'être intéressé à jeter un simple coup d'oeil à cette situation.

M. Dubois: Je pense que le gouvernement a décidé de laisser les intéressés se reposer sur les forces du marché, de voir si cela pouvait fonctionner, et en dernière analyse, j'ai l'impression que cela a fonctionné.

M. Keyes: C'est du moins ce que pense le gouvernement.

Il y a quelques années, M. Mazankowski a dirigé un projet qui regroupait les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que l'industrie, en vue d'acheminer du charbon à faible teneur en soufre vers l'Ontario. Pensez-vous que ce projet a été couronné d'un succès quelconque? Êtes-vous au courant?

M. Dubois: Absolument. C'est un projet qui a forcé tout le monde à prendre conscience de la situation et à comparer les coûts de transport du charbon à destination de l'Est du Canada à ceux pratiqués par nos concurrents américains, juste de l'autre côté des Grands Lacs. Cela a certainement ouvert les yeux de beaucoup de gens, leur montrant la différence sur le plan des transports, les coûts d'acheminement total à destination de l'Ontario.

M. Keyes: Vous nous avez dit que vous expédiez 2 millions de tonnes de charbon vers l'Est et 5 millions de tonnes vers l'Ouest. Comment le prix d'expédition à destination de l'Est se compare-t-il au prix d'expédition à destination de l'Ouest?

M. Dubois: Le fret?

M. Keyes: Oui.

M. Dubois: C'est une chose que je crains de ne pouvoir vous communiquer. Il s'agit de tarifs confidentiels que je ne peux tout simplement pas vous révéler.

M. Keyes: Ces coûts sont-ils si différents? Sont-ils raisonnables? Pouvez-vous me donner une idée, une comparaison, sans vraiment me citer les tarifs?

M. Dubois: C'est difficile à comparer. Il s'agit de deux types de transport bien différents. À destination de l'Est, on utilise les wagons du réceptionnaire. C'est lui qui est propriétaire du matériel. À destination de l'Ouest, il s'agit du matériel des chemins de fer. Ce sont deux types de terrain bien différents, bien plus accidentés dans un sens. Les volumes sont plus importants. Tous ces facteurs déterminent en fin de compte les tarifs, sans parler du marché, sans parler des exigences du marché en ce qui concerne les coûts livrés.

[Texte]

One is a metallurgical coal that is used for steel-making. It's subject to world prices. We compete against Australia, the U.S., and South Africa. In the case of the thermal coal moving east, we compete against other thermal shippers in Canada, which are also situated in Alberta and B.C. It's a different market—not to mention the U.S., as I mentioned previously, on the thermal side to Ontario Hydro.

So I don't think a comparison of the two rates would be valid.

Mr. Keyes: If I've learned anything sitting on this committee, and not just during the last four and half years, it is, in this particular issue, the complications that can arise from the coal producer trying to ship some coal. Well, what kind of coal? Is it going east? Is it export or local? There are a million questions to be answered before you can determine the best way to route the stuff.

How do you determine a recommendation to the industry? I suppose you've done that, as you have so thoroughly in your brief when you addressed the FOA.

The difficulty for me lies in determining in the best interests of transportation of goods in Canada, transportation of those goods for export purposes, transportation subsidy to rail or the shipper. Who wins in the end? The people who come and discuss it with us the most? The people who have some kind of lobby effort that is more successful than that of another group? I would hope that this isn't going to be an influence on us, but unless we know the whole picture—and I'm wondering if sometimes we're not going to spend enough time on the totality of what we're trying to do here with the commission review—can we can make the assessments fairly?

Mr. Dubois: I can't comment on that.

Mr. Keyes: You have a product you're trying to export. You have a choice of exporting that product from central Canada to the west or the east.

Mr. Dubois: Not so. We have different mines that service different markets. Two mines service the eastern market. Some export tonnage is moving from there, but in much smaller quantity.

Mr. Keyes: Does that go east or west?

• 1105

Mr. Dubois: The export is all west in our case, all our export tonnage.

Mr. Keyes: Your export is all west.

Mr. Dubois: That is how we differentiate. Exports are west and domestic is east, specifically Ontario Hydro.

In the case of our other mines, they are exclusively west, or export mines, if you will. That is on the metallurgical side in the case of one large mine, and thermal coal in the case of another.

[Traduction]

Dans un cas, il s'agit de charbon d'une qualité particulière, qui est utilisé dans la sidérurgie. Ce charbon—là suit les prix mondiaux. Nous sommes en concurrence avec l'Australie, les États-Unis et l'Afrique du Sud. Quant au charbon utilisé pour la génération thermique que nous expédions vers l'Est, nous avons d'autres concurrents, qui se trouvent également en Alberta et en Colombie-Britannique. C'est un marché différent, et je ne parle même pas des États-Unis, qui expédient également du charbon pour la génération thermique à Hydro-Ontario.

Je ne pense donc pas qu'on puisse comparer les deux tarifs.

M. Keyes: Si j'ai appris quelque chose depuis que je siège à ce comité—et je ne parle pas seulement des derniers quatre ans et demi—c'est que les producteurs de charbon qui essaient d'expédier du charbon s'exposent à toutes sortes de complications. Quel type de charbon? Est-ce qu'il est expédié vers l'Est? Est-ce qu'il est exporté ou consommé localement? Avant de pouvoir déterminer le meilleur itinéraire possible, il faut commencer par répondre à un million de questions.

Comment faire pour déterminer une recommandation à l'industrie? J'imagine que cela a dû vous arriver, et vous l'avez d'ailleurs fait de façon exhaustive dans votre mémoire à propos de l'arbitrage des propositions finales.

Le problème, pour moi, c'est de déterminer quelle est la meilleure solution pour le transport des marchandises au Canada: transport de ces marchandises à des fins d'exportation, subventions aux chemins de fer ou aux expéditeurs. Qui l'emporte en fin de compte? Est-ce que ce sont les gens qui viennent discuter avec nous le plus souvent? Est-ce que ceux qui se livrent au lobbyisme ont plus de chances qu'un autre groupe? J'espère que tout cela ne nous influencera pas, mais faute de connaître l'ensemble de la situation, est-ce que nous pouvons vraiment la juger équitablement? Je me demande parfois si nous allons vraiment consacrer suffisamment de temps à l'ensemble de la situation dans le cadre de cet exercice, l'examen de la commission.

M. Dubois: C'est un aspect que je ne pourrais commenter.

M. Keyes: Vous avez un produit que vous essayez d'exporter. À partir du Canada central, vous pouvez décider de l'exporter soit vers l'Ouest, soit vers l'Est.

M. Dubois: Ce n'est pas vrai; les différents marchés sont desservis par des mines différentes. Nous avons deux mines qui desservent le marché de l'Est et dont la production est également exportée dans une certaine mesure, mais en quantité bien moindre.

M. Keyes: Vers l'Est ou l'Ouest?

M. Dubois: Toutes nos exportations sont acheminées vers l'Ouest.

M. Keyes: Toutes vos exportations sont acheminées vers l'Ouest.

M. Dubois: C'est ce qui nous permet de faire la différence. Tout ce qui va à l'Ouest est exportation, tout ce qui va à l'Est est marché intérieur, et en particulier Hydro-Ontario.

Quant aux autres mines, leur production est exclusivement acheminée vers l'Ouest; ce sont donc, si vous voulez, nos mines exportatrices. Une des grosses mines expédie du charbon de qualité métallurgique, et l'autre, du charbon de qualité thermique.

[Text]

Mr. Angus: Gentlemen, I want to thank you for appearing before us today and giving us your views on the issue before us.

I shall start with the Ontario Hydro contract. In fact, before I do that let me say how pleased Thunder Bay and Atikokan are to have your coal continuing to come to us or through us. It is one of the brighter spots, even though it is a smaller bright spot than it was before. We do appreciate that.

This may be an unfair question because Ontario Hydro is actually the carrier of the coal once it leaves your mines, but in the context of the NTA review and the recommendations dealing with the tools which are available to shippers vis-à-vis rail lines, do you know, as part of the negotiations and part of the very legitimate and successful attempt to reduce the cost of transportation from mine to the generating stations, particularly in southern Ontario, was Hydro able to take advantage of any of the provisions in the NTA, either as a threat, if I can use that harsh term, or in terms of actually applying for any of the tools?

Mr. Dubois: I think it is fair to say that it was useful as a leverage. None was ever used. But the fact that these competitive access provisions were there I would think assisted in making this happen. We came to a very critical point last year when the contract had expired and we had to negotiate a new one.

Mr. Angus: As someone who was involved throughout, I do appreciate how everybody sharpened their pencils and were able to arrive at... albeit, as you say, a smaller quantity. They at least kept the Canadian coal moving through Thunder Bay as opposed to the real threat of the western American coal. I think once that started it would have been very difficult, if not impossible, to turn off the tap.

Mr. Dubois: Right.

Mr. Angus: You mentioned in your brief that the coal that goes to Atikokan is a joint line movement between CP and CN. Later on you talked about the need for an interchange at Kamloops, suggesting that is not possible or that there are barriers to do that. How is it you are able to do it east but you have not been able to do it west?

Mr. Dubois: We have several anomalies in our shipments, and as Mr. Keyes alluded, they are very complex. In the case of movement to Thunder Bay and Atikokan, which moves from our Saskatchewan operation at Bienfait, Saskatchewan, we sell that coal f.o.b. mine, so our responsibility ends and Ontario Hydro looks after the transportation component.

Mr. Angus: So they basically rent from CN and CP.

[Translation]

M. Angus: Messieurs, je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et d'être venus nous exposer votre point de vue.

Je vais commencer par le contrat d'Hydro-Ontario. Mais auparavant, je tiens à vous dire à quel point Thunder Bay et Atikokan sont heureux d'apprendre que votre charbon va continuer à leur être expédié. C'est une des bonnes nouvelles, même si elle n'est plus tout à fait aussi grande que jadis. Nous l'apprécions.

C'est une question que je ne devrais peut-être pas vous poser, parce que c'est en réalité Hydro-Ontario qui transporte votre charbon à partir du moment où il quitte vos mines, mais dans le cadre de l'examen de la LTN et des recommandations relatives aux outils dont disposent les expéditeurs face aux chemins de fer, est-ce que vous savez si Hydro a réussi à profiter des dispositions de la LTN, soit sous forme de menace, si je peux utiliser un terme aussi fort, soit dans la réalité? Si je vous pose cette question, c'est dans le cadre des efforts de réduction des coûts de transport entre la mine et les centrales électriques, en particulier dans le Sud de l'Ontario, des efforts très légitimes et qui ont d'ailleurs été couronnés de succès.

M. Dubois: Ces outils n'ont jamais été utilisés dans la réalité, mais ils ont parfois servi de moyen de persuasion. J'imagine que l'existence de ces dispositions sur l'accès concurrentiel a contribué à ce dénouement. L'année dernière, forcés de négocier un nouveau contrat après que l'autre eut expiré, nous avons traversé une période très critique.

M. Angus: J'ai suivi toute cette affaire, et j'apprécie la façon dont chacun s'est mis à la tâche pour parvenir à... quoique, comme vous l'avez dit, il s'agissait d'une quantité moindre, mais on a tout de même pu continuer à acheminer le charbon canadien par Thunder Bay et à éviter la menace très réelle du charbon de l'Ouest américain. Si l'on avait commencé ce genre de chose, il aurait été très difficile, sinon impossible, de fermer le robinet.

M. Dubois: Exactement.

M. Angus: Vous avez dit dans votre mémoire que le charbon destiné à Atikokan est acheminé sur une ligne commune au CP et au CN. Un peu plus tard, vous avez dit qu'on aurait besoin d'une correspondance à Kamloops, ajoutant que cela n'était pas possible ou, du moins, que certaines barrières s'y opposaient. Pourquoi n'avez-vous pas réussi à obtenir cela pour le transport à destination de l'Ouest, puisque cela est possible pour le transport à destination de l'Est?

M. Dubois: Comme M. Keyes l'a mentionné, nos expéditions sont très complexes, et le système contient plusieurs anomalies. En ce qui concerne les expéditions à destination de Thunder Bay et d'Atikokan, qui proviennent de nos mines de Bienfait, en Saskatchewan, nous vendons ce charbon f.o.b. à partir de la mine, et dès cet instant-là, notre responsabilité prend fin, et c'est Hydro-Ontario qui se charge du transport.

M. Angus: Autrement dit, il s'agit d'une location du CN et du CP.

[Texte]

Mr. Dubois: This was a conscious decision made by Ontario Hydro back in 1981, I believe, that they would in some fashion make arrangements with CP. At that time the movement was to Thunder Bay only. The Atikokan station was in the planning stages. When Atikokan movement became a reality, it was done in this fashion. We have no control over that. It was, as you say, a two-line haul, moving over Winnipeg.

Mr. Angus: So a third party is able to do some things that a mining company itself cannot do because of their ability to negotiate?

Mr. Dubois: There is no question in my mind that a more efficient movement would be a one-line haul carrier from Bienfait to Atikokan. I can only assume there were commercial concessions made in other areas and this deal was struck between the two parties.

Mr. Angus: What is the barrier to doing the interchange in Kamloops?

Mr. Dubois: The barrier is that it defeats the whole concept of unit train operations, that is, to get the quick turn-around of equipment from the railways' perspective, which reduces their costs and in turn hopefully results in a lower level of rate to the shipper.

• 1110

As soon as you introduce a two-line haul and you get into Kamloops, you have an interchange and there are delays. Who's equipment are you going to use? It just does not lend itself to that application. It defeats the economics of, as I say, unit-train movement.

Mr. Angus: But surely you're just talking about changing locomotives if you're talking about changing equipment. Is that not the case?

Mr. Dubois: If the railways choose to do that.

Mr. Angus: You're not talking about dumping the coal from one car to another.

Mr. Dubois: No, but these are all the things that have to be negotiated. You have to go some 600-plus, close to 700 kilometres, by CN to Kamloops, and 200 kilometres to Vancouver by CP, if you were to go that route. It's a sharing of revenues by both railways, and as you know, the longer the haul the lower the costs for the railways. You have two carriers. You understand the concept of two-line hauls. All these things come to work against that application. There's no question in my mind that the lower cost to haul coal from Cardinal River or Coal Valley, Alberta, local to CN is via CN to Vancouver.

Mr. Angus: One of the solutions—this committee has heard me on this before—is the possibility of having the railbeds put on the same legal basis as the highways and the airports and our ports, publicly owned and operated, with the rail companies—CN, CP, BCR—able to rent time and space. It seems to me that would be one of the possible solutions to deal with your particular problem, but I suspect that you wouldn't want us to go that far.

[Traduction]

M. Dubois: C'est une décision consciente qui a été prise par Hydro-Ontario et qui, je crois, remonte à 1981. Ils avaient décidé alors de prendre eux-mêmes des dispositions avec le CP. À l'époque, c'était uniquement à destination de Thunder Bay. La station d'Atikokan en était encore à l'étape de la planification. Lorsque Atikokan a commencé à fonctionner, on a procédé de cette façon-là. Nous n'avons aucun contrôle sur le transport. Comme vous l'avez dit, il s'agissait d'une liaison sur deux lignes, par Winnipeg.

M. Angus: Autrement dit, une tierce partie qui a la possibilité de négocier peut accomplir des choses qui ne sont pas à la portée de la compagnie minière?

M. Dubois: Je suis absolument convaincu qu'il serait beaucoup plus logique d'acheminer le charbon de Bienfait à Atikokan sur une seule ligne. J'imagine que lorsque les deux parties se sont mises d'accord, des concessions commerciales ont dû être accordées dans d'autres secteurs.

M. Angus: Qu'est-ce qui empêche la correspondance à Kamloops?

M. Dubois: Ce qui l'empêche, c'est que cela va à l'encontre même du principe des trains-bloc, un principe qui permet l'aller-retour du matériel, ce qui permet aux chemins de fer de réduire leurs coûts et, espérons-le, de réduire également les tarifs payés par les expéditeurs.

Avec une liaison à deux lignes, il faut passer par Kamloops; cela suppose une correspondance, et cela suppose des délais. D'autre part, de qui allez-vous utiliser le matériel? Le système ne se prête tout simplement pas à cela. Comme je l'ai dit, cela va à l'encontre des principes économiques qui justifient les trains-bloc.

M. Angus: Mais quand vous parlez de changement de matériel, j'imagine qu'il s'agit uniquement de changer les locomotives, n'est-ce pas?

M. Dubois: Si les chemins de fer en décident ainsi.

M. Angus: Il n'est pas question de changer le charbon de wagon.

M. Dubois: Non, mais ce sont de petites choses qui doivent être négociées. Pour atteindre Kamloops par le CN, il faut parcourir plus de 600 kilomètres, près de 700, et pour atteindre Vancouver par le CP, 200 kilomètres, si l'on choisit cet itinéraire. Les deux chemins de fer partagent les revenus, comme vous le savez, et plus la ligne est longue, plus les coûts des chemins de fer augmentent. Vous avez deux transporteurs. Vous comprenez le concept des lignes à deux voies. Tous ces facteurs vont à l'encontre du principe. Je suis absolument convaincu que la solution la plus économique pour transporter du charbon de Cardinal River ou de Coal Valley, en Alberta, à Vancouver, passe par le CN.

M. Angus: Une des solutions, et ce n'est pas la première fois que j'en parle devant le comité, c'est de donner aux voies de chemins de fer le même statut juridique qu'aux autoroutes, aux aéroports et aux ports, c'est-à-dire d'en faire des installations publiques, exploitées par l'État, les compagnies de chemins de fer—qu'il s'agisse du CN, du CP ou de BCR—louant ces installations, dans le temps et dans l'espace. J'imagine que ce serait une solution à votre problème, mais j'ai l'impression que vous ne voudriez pas que nous allions aussi loin.

[Text]

Mr. Dubois: I don't know, to tell you the truth, if that would be the option to use. I don't think that would be the way to go.

Mr. Angus: What should we do, then, in order to deal with that specific problem?

Mr. Dubois: I think the options that we have now in the NTA legislation have worked for us. In our estimation it needs some fine-tuning, if you will, but by and large it's competitive access, and specifically final offer has worked for us. We are a captive shipper and we just don't have a lot of options.

Mr. Angus: You indicated in your brief that there is lignite char, and I don't know what that is.

Mr. Dubois: That is a lignite coal that has been processed into a char and is shipped to the U.S.

Mr. Angus: How many tonnes a year would go to the U.S.?

Mr. Dubois: That would probably be in the neighbourhood of 70,000 tonnes a year. Again that is shipped f.o.b. mine site and the transportation is handled by the receiver. That goes into the U.S. and is used for briquetting, charcoal briquettes for barbeques.

Mr. Angus: That goes by rail?

Mr. Dubois: By rail, yes.

Mr. Angus: Who, then, is the carrier?

Mr. Dubois: Canadian Pacific.

Mr. Angus: So CP takes it from source right down to—

Mr. Dubois: With their subsidiaries, and then other connecting carriers to the final destinations, various points in the U.S.

Mr. Angus: What's the American competition like for char, or is there any?

Mr. Dubois: No, there's not really. There are not a lot of sources of char available. There have been some, but they've dried up as suppliers.

Mr. Angus: I think in your brief you mentioned 1,100 or 1,000 kilometres from the Luscar Mine to Neptune Terminals in North Vancouver. That's a fair run. We have a sense of what our competition is like around the world for grain, i.e. distance from the source of production to tidewater, and the competition is only from 60 miles to 200 miles. How does coal compare, comparing it to the 1,000 kilometres?

Mr. Dubois: Many of the mines are 200 kilometres away from tidewater. It's a parallel to what you would see for grain.

Mr. Angus: Which really puts Canada at a disadvantage because of our distances.

Mr. Dubois: It certainly does.

[Translation]

M. Dubois: À vrai dire, je ne suis pas certain que ce soit la meilleure solution. Je n'ai pas l'impression que ce serait préférable.

M. Angus: Dans ce cas, que devons-nous faire pour régler ce problème-là?

M. Dubois: Et les options dont nous disposons actuellement dans le cadre de la Loi sur les transports nationaux nous ont bien servis jusqu'à présent. C'est une loi qui a besoin de certains ajustements, si vous voulez, mais dans l'ensemble, elle assure un accès compétitif, et le système des propositions finales, en particulier, nous a été très utile. Nous sommes un expéditeur captif; nous n'avons vraiment pas beaucoup d'options.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous parlez de noir de lignite; je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Dubois: C'est un type de lignite que nous carbonisons et que nous expédions aux États-Unis.

M. Angus: Combien de tonnes expédiez-vous aux États-Unis par année?

M. Dubois: Quelque chose de l'ordre de 70 000 tonnes par année. Là encore, cette production est expédiée f.o.b. à partir de la mine, le transport étant la responsabilité du réceptionnaire. Ce charbon est expédié aux États-Unis; on l'utilise pour fabriquer des briquettes, des briquettes de charbon de bois pour les barbecues.

M. Angus: C'est expédié par chemin de fer?

M. Dubois: Par chemin de fer, oui.

M. Angus: Qui est le transporteur?

M. Dubois: Canadien Pacifique.

M. Angus: C'est donc le CP qui en prend livraison à la source et qui l'achemine jusqu'à...

M. Dubois: Leurs filiales et d'autres transporteurs en correspondance acheminent ce charbon à sa destination finale dans plusieurs régions des États-Unis.

M. Angus: Quelle est la concurrence américaine pour le noir de lignite? Y a-t-il une concurrence?

M. Dubois: Pas vraiment. En fait, il n'y a pas tellement de sources de lignite. Il y a eu d'autres fournisseurs, mais leurs sources se sont épuisées.

M. Angus: Vous avez dit qu'il y avait quelque 1 000 ou 1 100 kilomètres entre la mine Luscar et le terminal Neptune, à Vancouver-Nord. Cela fait une bonne trotte. Nous avons une idée assez nette de notre concurrence dans le reste du monde en ce qui concerne les céréales, c'est-à-dire de la distance entre la source de production et la côte, et dans ce cas-là, la concurrence se situe uniquement entre 60 et 200 milles. Quelle comparaison peut-on faire quand il s'agit de 1 000 kilomètres?

M. Dubois: Il y a beaucoup de mines qui se trouvent à 200 kilomètres de la côte. C'est comparable à ce qui existe pour les céréales.

M. Angus: Ce qui nous met dans une situation désavantagée à cause de nos distances.

M. Dubois: Absolument.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Mr. Atkinson: Thank you for your submission. If I may refer you to recommendation 27 on page 134, I would assume you agree with part A. That's what I read from your submission, that the alternate investigation procedure be removed and that a summary process be implemented.

Mr. Dubois: We object to that because we know we are a captive shipper.

Mr. Atkinson: All I'm saying is that what I take from your submission is that you want the alternative investigative procedure taken out.

Mr. Dubois: Yes.

Mr. Atkinson: Let's go to the next part. You want a summary process because you want reasonable time limits put in, according to your submission. You then say that the next parts are already in the procedure because an arbitrator would have to look first at demonstrating that effective competition exists. The arbitrator has to look at that in the first instance, so you agree with that, but you're saying not to make that a separate procedure—put that in the process itself, and it's already there, and make it a little clearer in that regard.

Mr. Dubois: Correct.

Mr. Atkinson: I think with a little reworking of that recommendation, that's in effect what they are getting at too. And as you said, you want the final-offer arbitration kept, and basically as I read it, that's what they're saying as well. What they've set out are things that should be in one summary process, so I think there's some agreement in that regard.

Mr. Dubois: One of the recommendations here is that the arbitrator determine whether the offer is commercially reasonable. We have some problem with that because it's another element that delays the process. We feel that in negotiations with our carrier probably the best ones to determine what is commercially reasonable would be the railway and the shipper.

Mr. Atkinson: So you would like that one taken out, and if there's no competitive alternative just look at the two offers and make your choice between the two offers and that expedites the matter.

Mr. Dubois: Yes.

Mr. James E. Foran (Legal Counsel, LUSCAR Ltd.): Our recommendation is, don't change the way it is now. It'll work. This will just confuse it, make it more complex and uncertain. So we agree with what you've just indicated. The section should be left the way it is. The NTARC recommendation should not be acceded to.

Mr. Atkinson: But you in fact have said that there should be a reasonable time limit put in for the carrier to come up with an offer.

Mr. Foran: There are time limits in there now that we think are quite acceptable.

Mr. Atkinson: You're happy with them.

Mr. Foran: We're happy with the provision the way it is, sir.

M. Atkinson: Je vous remercie pour votre mémoire. Je me permets de vous renvoyer à la recommandation 27, à la page 146; j'imagine que vous êtes d'accord avec le point A. C'est ce que j'ai cru comprendre dans votre mémoire; vous pensez que le processus d'enquête devrait être remplacé par un processus sommaire.

M. Dubois: Si nous ne sommes pas d'accord, c'est que nous sommes un expéditeur captif.

M. Atkinson: Tout ce que je vous dis, c'est que vous voulez voir disparaître la seconde option en ce qui concerne le processus d'enquête.

M. Dubois: Oui.

M. Atkinson: Passons au point suivant. Si vous voulez un processus sommaire, c'est que vous voulez qu'on fixe des délais raisonnables; c'est du moins ce que vous dites dans votre mémoire. Vous dites ensuite que les points suivants existent déjà dans la procédure, puisqu'un arbitre doit commencer par prouver l'existence d'une concurrence véritable. C'est le premier aspect que doit établir l'arbitre, et vous êtes donc d'accord, mais, par contre, vous ne voulez pas qu'on en fasse un procédure distincte; vous voulez que tout cela soit intégré pour que les choses soient un peu plus claires.

M. Dubois: Exactement.

M. Atkinson: En fait, en remaniant quelque peu cette recommandation, c'est justement ce qu'elle accomplit. Comme vous l'avez dit, vous voulez que l'arbitrage des propositions finales soit conservé, et si je comprends bien ce texte, c'est justement ce qu'il établit. Ce rapport prévoit en effet des démarches qui s'intègrent dans un processus sommaire unique, et, sur ce plan, vous êtes donc d'accord.

M. Dubois: Une des recommandations a pour effet de demander à l'arbitre de déterminer si la proposition est commercialement raisonnable. Cela nous pose un problème, car c'est un élément de plus qui retarde le processus. Nous pensons que les gens qui sont le mieux à même de déterminer ce qui est commercialement raisonnable pendant les négociations avec notre transporteur, ce sont justement les gens des chemins de fer et l'expéditeur.

M. Atkinson: Vous voudriez donc qu'on supprime cette disposition, et en l'absence d'une autre forme de concurrence, qu'on se contente de deux propositions, l'une des deux étant retenue, ce qui irait beaucoup plus vite.

M. Dubois: Exactement.

M. James E. Foran (conseiller juridique, LUSCAR Ltd.): Nous recommandons qu'on ne change pas les dispositions actuelles; elles sont satisfaisantes. Quant à cette disposition-là, elle ne peut que compliquer les choses. Nous sommes donc d'accord avec ce que vous venez de dire; ce passage devrait rester inchangé. Il faudrait rejeter la recommandation de la CELTN.

M. Atkinson: Mais vous avez dit vous-même qu'un délai raisonnable devrait être fixé pour la proposition du transporteur.

M. Foran: Certains délais existent déjà qui nous semblent tout à fait acceptables.

M. Atkinson: Cela vous satisfait.

M. Foran: La disposition actuelle nous satisfait, effectivement.

[Text]

Mr. Atkinson: But your recommendation in here says there should be a requirement that the railway must submit a final rate offer within a reasonable time when requested by the shipper to do so. That's already in there then.

Mr. Foran: I don't wish to confuse the situation. It's a technical matter. The way the section now reads, when a shipper goes to a final-offer arbitration and he submits it to the agency, he has to submit his final offer and he also submits the last offer received from the railway. There's nothing in the act at the moment that specifically says that the railway has to submit its final offer before the shipper submits the final-offer arbitration to the agency. When it's submitted to the agency, the railway has an option of submitting another offer within 10 days after it receives the submission. What we're saying is that's not really fair.

When the shipper submits the matter he doesn't know whether he has received the railway's final offer or not. Basically we're asking it be clarified so that the shipper can request the railway before it goes to final-offer arbitration to give the shipper its final offer so that, when it goes to final offer, it submits its final offer and the railway's final offer.

• 1120

It is a technical matter that we asking be clarified, but by the same token, we are saying that the general structure of the legislation the way it exists is just fine.

Mr. Atkinson: But you are not happy with the opportunity to refer the matter to a public interest investigation?

Mr. Foran: That is correct.

Mr. Atkinson: And, from your brief and from what we see through this entire report, there are no criteria for that public interest definition and nobody seems to be able to come up with this public interest definition.

Mr. Foran: That is what Mr. Dubois was saying. When you get into things like "public interest" or "commercially reasonable", you get into subjective value judgments. The experience of shippers over the years has been that these have created delays, costs and uncertainty that discourage shippers from taking the relief.

The beauty of the NTA 1987 was that it provided for fast and clear remedies that had some element of objectivity. Any effort by the review commission to go back to subjective criteria is going to be met with widespread opposition by shippers across the country, and I am sure you have heard from a number of shippers saying precisely that.

Mr. Atkinson: I think we should follow that up for a minute because it applies to a lot of other things, too.

You say this whole public interest idea and trying to provide the criteria will always be subjective and we cannot make it objective, that we cannot set out a series of criteria that will really be in the public interest. Of course it does not only apply to you. It applies to rail line abandonment and everything else that we have been talking about.

Then the northern airline operators came in front of us and said, we've tried to go in and challenge some other northern airline carriers starting up, and all we get is a decision back saying the case has been made. And that is the end of it. There

[Translation]

M. Atkinson: Mais d'après votre recommandation, il faudrait exiger que le chemin de fer soumette une proposition finale de tarifs dans un délai raisonnable lorsque l'expéditeur le lui demande. Cela figure déjà dans la loi.

M. Foran: Je ne voudrais pas compliquer les choses, mais c'est une affaire technique. Aux termes de la loi actuelle, lorsqu'un expéditeur va en arbitrage des propositions finales et qu'il soumet le dossier à l'office, il doit soumettre sa proposition finale et, en même temps, la dernière proposition reçue du chemin de fer. À l'heure actuelle, la loi ne précise pas que le chemin de fer doit soumettre sa proposition finale avant que l'expéditeur ne soumette l'affaire en arbitrage des propositions finales. Une fois l'affaire soumise à l'office, le chemin de fer dispose de la possibilité de soumettre une autre proposition dans les dix jours qui suivent la réception de la proposition. À notre avis, cela n'est pas très juste.

Lorsque l'expéditeur soumet le dossier, il ne sait pas s'il a reçu ou non la proposition finale du chemin de fer. Nous voulons donc une précision pour que l'expéditeur puisse demander au chemin de fer sa proposition finale avant d'aller en arbitrage des propositions finales. De cette façon, le dossier qu'il soumet contient à la fois sa proposition finale et celle du chemin de fer.

C'est une question technique que nous aimerions voir mise au point, tout en reconnaissant que la loi actuelle, dans son ensemble, nous convient parfaitement.

M. Atkinson: Mais vous ne voulez pas profiter de l'occasion pour faire de cette question l'objet d'une enquête dans l'intérêt public?

M. Foran: C'est exact.

M. Atkinson: D'après votre mémoire, et à en juger d'après le rapport tout entier, il n'existe pas de critères pour une définition de l'intérêt public, et personne ne semble à même d'en trouver une qui soit satisfaisante.

M. Foran: C'est ce que disait M. Dubois. Parler d'«intérêt public» ou de «commerciallement raisonnable», c'est porter un jugement teinté de subjectivité. Les expéditeurs ayant pu constater, au cours des années, des retards, coûts et incertitudes ainsi engendrés ont renoncé à ce recours.

L'avantage de la LTN de 1987, c'est que cette loi permettait un recours rapide et clair basé sur des critères non dénués d'objectivité. La commission d'examen, si elle essaye de revenir à des critères subjectifs, va rencontrer une vive opposition de la part des expéditeurs du pays tout entier, et je ne suis certainement pas le premier à vous le dire.

M. Atkinson: Nous devrions nous attarder un peu sur cette question, parce qu'elle a des incidences pour beaucoup d'autres.

Vous dites que la subjectivité s'applique inévitablement à la notion d'intérêt public et de critères, qu'il est impossible de rendre objective, et que nous ne parviendrons pas à définir une série de critères qui seront réellement de l'intérêt public. Cela ne s'applique pas seulement à vous, bien entendu, cela s'applique également à l'abandon de lignes ferroviaires et à toutes les autres questions qui ont été évoquées.

Les exploitants de lignes aériennes du Nord ont comparu devant nous en disant qu'ils avaient essayé de contester l'établissement d'autres lignes aériennes dans cette région et que tout ce qu'ils ont obtenu, c'était une décision disant que

[Texte]

are no criteria set out on this public interest, and obviously the NTA have been avoiding that as much as they can because they do not want to define public interest. That is my interpretation that I am putting on it. What is your response to that?

Mr. Foran: In a number of cases over the years the Supreme Court of Canada has dealt with the definition of public interest. It has given us this guidance. It says that the determination by a tribunal of what is or is not in the public interest is a formulation of an opinion by the agency based on the evidence. That formulation of an opinion is the agency's alone and cannot be interfered with by an appellant tribunal.

That is the guidance we have, Mr. Atkinson. We are dealing with the formulation of an opinion by the tribunal, based on the facts and circumstances of each case. If you are looking for an objective determination of public interest, that is not where you are going to find it.

Mr. Atkinson: From your experience, do you think we will ever find it, or is it just a subjective criterion, in your definition and from what the Supreme Court has said? It is just what each agency determines it, and that is why they give out this decision saying the case is made out, and that is it. You do not get any reasons.

For you, I know, going to court trying to formulate a case, it must meet with public necessity and convenience too. That was always a—

Mr. Foran: I have an old maxim. You have to make the tribunal want to find for you. When it is the formulation of an opinion that is not appealable as long as there is some evidence on which it is based, I could not think of a more subjective criterion to be faced with.

I can only say this. Jurists and, I am sure, legislators for the last 100 years have been trying to come to grips with this concept of public interest and have not been able to do so because of the nature of the beast. It is for that reason that Luscar and other shippers are coming forward saying: For heaven's sake, do not get us into subjective criteria where we do not have any certainty, because we have got a shipper who is waiting for an offer. We do not know what offer to give him until we get our negotiations completed with the railways. We need as much objectivity and certainty as we have.

As Mr. Dubois says, the final offer arbitration provisions are vital for Luscar because they are the only ones which are, at this point, readily available. They like the provisions the way they are. While concepts such as a commercially reasonable rate seem good on the face of them, once you get into the same type of subjectivity that you do with public interest you bring in an element of uncertainty and, as all of you know, businessmen cannot live with uncertainty. Certainty is vital to them. Therefore the existing provisions contained in the act are far superior to the recommendation of the review commission.

[Traduction]

l'affaire était jugée, qu'il n'y avait plus à revenir là-dessus. Aucun critère d'intérêt public n'a été invoqué, et l'Office national des transports essaye de l'éviter dans toute la mesure du possible, de crainte de devoir définir ce en quoi consiste l'intérêt public. C'est en tout cas mon interprétation. Qu'avez-vous à répondre à cela?

M. Foran: La Cour suprême du Canada a, pour plusieurs affaires, défini l'intérêt public, nous servant ainsi de guide. D'après elle, la définition, par un tribunal, de ce en quoi consiste ou non l'intérêt public est la formulation d'une opinion par l'organisme sur la base de témoignages. Cette opinion est strictement celle de l'office et n'est pas susceptible d'appel devant un tribunal.

C'est là l'indication que nous ayons, Monsieur Atkinson. Le tribunal formule une opinion au cas par cas, en se fondant sur les faits et circonstances, et si vous cherchez une définition objective de l'intérêt public, ce n'est pas là que vous la trouverez.

M. Atkinson: Pensez-vous, d'après votre expérience, que nous trouverons jamais une telle définition, ou bien ne s'agira-t-il jamais que d'un critère subjectif, d'après votre définition et d'après l'opinion de la Cour suprême? Chaque organisme en décide en son nom propre, et c'est pourquoi a été rendue cette décision disant que l'affaire était jugée sans recours, et sans qu'on vous en donne les raisons.

Je sais que pour vous, si vous saisissez un tribunal, vous devez invoquer la nécessité et la commodité du public. C'était toujours un. . .

M. Foran: Je dis toujours qu'il faut inciter le tribunal à vouloir trouver la définition pour vous. Parce que c'est la formulation d'une opinion qui n'est pas susceptible d'appel, à condition que l'affaire se fonde sur certains témoignages, il n'existe pas, à ma connaissance, de critère plus subjectif.

Tout ce que je peux dire, c'est que les juristes et, je n'en doute pas, les législateurs également, se sont efforcés, au cours des 100 dernières années, de se débattre en vain avec cette notion d'intérêt public, qui leur échappe en raison de sa nature même. C'est pour cette raison que Luscar ainsi que d'autres expéditeurs vous implorent, pour l'amour du ciel, de ne pas nous engluier dans des critères subjectifs qui n'offrent aucune prise, parce que nous avons un transporteur qui attend une offre. Nous ne savons quelle offre lui faire jusqu'à ce que soient achevées nos négociations avec les chemins de fer. Il nous faut toute l'objectivité et la certitude que nous avons.

Comme le disait M. Dubois, les dispositions sur l'arbitrage des propositions finales sont essentielles pour Luscar, parce que ce sont les seules qui, à ce stade, existent effectivement. Les dispositions telles quelles lui conviennent. À première vue la notion d'un tarif commercialement raisonnable semble attrayante, mais sitôt qu'on entre dans la même zone de subjectivité qu'avec la notion d'intérêt public on introduit un élément d'incertitude, et, vous le savez bien, rien n'est plus honni des hommes d'affaires qu'un climat d'incertitude; c'est au contraire la certitude qu'il leur faut. Aussi les dispositions contenues dans la loi actuelle sont-elles de beaucoup préférables à la recommandation de la commission d'examen.

[Text]

[Translation]

• 1125

Mr. Atkinson: I think you've helped us beyond what you've mentioned. I know you're concentrating on final-offer arbitration, but I think you've helped us immeasurably in regard to that whole concept of public interest and given one of the best explanations and definitions. I thank you for that.

Mr. Foran: Thank you, sir.

Mr. Richardson: Welcome, Mr. Foran, Mr. Tessier, Mr. Dubois, to Ottawa. I'm sorry that I was called to the House briefly to file some documents, so I missed your presentation.

I understand you are strenuously opposed to the recommendations of the review commission with regard to final-offer arbitration. I think I have a pretty good idea of why you're opposed. I'd like to go back one step to a recommendation you made previously with regard to amendments to final-offer arbitration as they were set out in the act in 1987. I'm sorry if you've covered this ground in my absence, but I'd like you to run over ways on the other side of the argument whereby you would make amendments to final-offer arbitration other than those that were recommended by the Rivard commission. Could you briefly outline what your recommendation were?

Mr. Dubois: Our recommendations basically were regarding the act as it relates to public interest. That was addressed, I believe, as you walked into the room. There is the amount in issue. We deal in large numbers. We have large volumes. The dollar amounts are quite large. The railway could initiate a public interest investigation, and the agency may go along with that. All we do is initiate a final offer process and then find ourselves in a public interest situation. We may wish to indicate to the agency that we don't want a public interest investigation, but they may find that it's in the public interest and will proceed with that. We have no recourse. As I understand the legislation, we'll have to bear the cost of this investigation on top of all this.

There's an anomaly in there. Something isn't right. We just want a final-offer arbitration. We find ourselves in the public interest investigation. We try to stop it and we can't, and we have to pay for that on top of it all.

Mr. Foran: Mr. Richardson, I just want to add to that by referring specifically to recommendation 45. That is Mr. Dubois was referring to. That's a recommendation that indicates if somebody starts a public interest investigation and then applies to discontinue those proceedings, the agency be given the discretion to continue with the proceedings, notwithstanding the fact that the applicant wishes to withdraw, and to assess costs against the applicant if it finds, in effect, that the application was initiated for purely private or commercial reasons.

With the greatest of respect to the review commission, that demonstrates to me that they don't understand what these provisions are all about. Nobody starts a public interest provision as a shipper unless he has a commercial interest in doing so.

M. Atkinson: À mon avis, vous nous avez aidés au-delà de tout espoir. Je sais que votre intérêt va avant tout vers l'arbitrage des propositions finales, mais vous nous avez énormément aidés à éclaircir toute cette notion d'intérêt public en nous donnant une des meilleures explications et définitions. Je vous en remercie.

M. Foran: Merci, monsieur.

M. Richardson: Bienvenue, monsieur Foran, monsieur Tessier et monsieur Dubois, à Ottawa. Excusez-moi, mais j'ai dû me rendre à la Chambre tout à l'heure pour y déposer des documents, et j'ai raté votre exposé.

Si j'ai bien compris, vous êtes farouchement opposés aux recommandations que la commission d'examen a faites sur l'arbitrage des propositions finales. Je pense comprendre assez bien pourquoi vous vous y opposez. J'aimerais revenir un peu en arrière, à une recommandation que vous aviez faite concernant les modifications à l'arbitrage des propositions finales que l'on trouve dans la loi de 1987. Je vous prie de m'excuser si cette question a été abordée en mon absence, mais j'aimerais que vous preniez le contre-pied de l'argument selon lequel on modifierait l'arbitrage des propositions finales autrement que suivant ce que recommande la commission Rivard. Pouvez-vous nous dire brièvement ce que vous recommandiez?

M. Dubois: Nos recommandations visent essentiellement la loi du point de vue de l'intérêt public. On en parlait justement comme vous entriez tout à l'heure. Il y a le montant en question. Dans notre cas, il s'agit de chiffres énormes, de gros volumes, et de grosses sommes. La compagnie de chemins de fer pourrait entreprendre une enquête d'intérêt public, et l'office pourrait accepter. Quant à nous, nous devons nous contenter d'entreprendre un processus de proposition finale, au risque de nous retrouver dans une situation où l'intérêt public est en cause. Nous pouvons très bien signaler à l'office que nous ne souhaitons pas qu'il y ait une enquête dans l'intérêt public, mais il se peut que l'office soit d'avis contraire et aille de l'avant. À ce moment-là, nous n'avons pas de recours. Si j'ai bien compris les dispositions de la loi, nous devons assumer le coût de l'enquête par-dessus le marché.

Il y a donc une anomalie ici. Il y a quelque chose qui cloche. Nous voulons tout simplement l'arbitrage des propositions finales. Voilà que nous nous retrouvons avec une enquête dans l'intérêt public sur les bras. Impossible de stopper l'engrenage, et il nous faut, en plus, payer la facture.

M. Foran: Monsieur Richardson, permettez-moi de vous répondre en me reportant précisément à la recommandation 45. C'est ce à quoi M. Dubois fait allusion. Selon cette recommandation, si quelqu'un fait entreprendre une enquête dans l'intérêt public et demande ensuite l'interruption de cette enquête, l'office est autorisé à poursuivre cette enquête, même si le plaignant souhaite retirer sa plainte, et l'office peut exiger du plaignant qu'il le dédommage si l'office est convaincu que le plaignant a demandé une enquête dans un but purement privé ou commercial.

Sauf le respect que je dois à la commission d'examen, cela me prouve que les commissaires ne comprennent pas l'objectif de ces dispositions. Aucun expéditeur ne demande qu'une enquête dans l'intérêt public soit menée, à moins qu'il n'y trouve un intérêt commercial.

[Texte]

Having been involved in the major public interest sections in the 1970s and 1980s under the previous legislation, I can say what motivates those applications is when a shipper sees an injustice that affects it financially, starts an application and then identifies that application with the public interest, but it is commercially motivated.

What Mr. Dubois is concerned about is this, and very legitimately: there could be final-offer arbitration proceedings started against CN or CP that is a one-on-one. Luscar feels the rate should be x , CP or CN feel it should be y . They want to go to an arbitrator and have the arbitrator pick one or the other. That's the issue. It's a very simple commercial interest.

Because, as Mr. Dubois says, there's a large amount in issue between what the railway wishes and what Luscar wishes as their ultimate rates, the CP or CN could go to the agency and say, look, there is a sufficiently large amount in issue here that if we lose this arbitration, the loss of that revenue would affect our ability to serve other shippers. The agency might say, yes, this matter extends further, when we look at the amount involved between the shipper and the railway; we're going to refer it to a public interest investigation because there are other people who might be involved by this.

• 1130

The moment they do that, here's Luscar, which started a final-offer arbitration on a simply commercial basis one-on-one, finding itself now in a public interest investigation at the direction of the agency. If you took recommendation 45 of the review commission, and Luscar said, we don't want to go to a public interest hearing; all we wanted was a final offer arbitration; we're going to withdraw it now that it's gone to public interest—conceivably the agency could say, no, we're going to proceed, and since this proceeding was started for your personal financial interest you're going to bear the costs of the public interest proceeding.

That's absurd. It's for that reason that we have such great concern with recommendation 45 and with the fact that the amount alone in issue can make what's purely a commercial negotiation a public interest hearing.

I'm sorry I took some time, but I did want to elaborate on that.

Mr. Richardson: I'm glad you did. I think you expressed it very candidly and very clearly. I thank you for bringing that presentation to the committee.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for appearing before the committee this morning. We appreciate your interest and your taking the time to develop a very comprehensive submission. As has been pointed out by several of the members, it has been most helpful. I'm sure it will aid us greatly as we proceed with the development of our report. Thank you again.

Mr. Dubois: Thank you very much for your time.

The Chairman: Next we have with us, from the Canada Ports Corporation, Mr. Arnold Masters, Chairman of the Board; and Mr. Jean Tessier, President and Chief Executive Officer. Appearing with our witnesses this morning, I understand, is Dr. Hassan Ansary, Executive Vice-President of the corporation.

[Traduction]

Ayant dû interpréter à partir de l'ancienne loi les principaux articles portant sur l'intérêt public dans les années 70 et 80, je peux vous dire que, à la base de toute plainte, on trouve un expéditeur ayant souffert d'une injustice qui le touche financièrement, et c'est alors qu'il porte plainte, au nom de l'intérêt public, mais le motif est toujours commercial.

M. Dubois s'inquiète de cela, et c'est tout à fait légitime: il se pourrait qu'une procédure d'arbitrage des propositions finales soit entreprise contre le CN ou le CP de façon unilatérale. La société Luscar estimerait par exemple que le tarif devrait être de tant, alors que le CN ou le CP dirait qu'il doit être de tant. Les parties veulent s'adresser à un arbitre qui devra trancher. Voilà l'enjeu, un intérêt purement et simplement commercial.

Comme l'a dit M. Dubois, parce que ce que souhaite la compagnie de chemins de fer et ce que souhaite la société Luscar représentent une grosse somme, le CN ou le CP pourrait s'adresser à l'office et arguer du fait que la somme est suffisamment élevée pour que, si la compagnie de chemins de fer n'a pas gain de cause en arbitrage, la perte de revenu influe sur sa capacité de desservir les autres expéditeurs. L'office peut dire que cette affaire a des répercussions plus lointaines, compte tenu de la somme en jeu entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, et qu'elle va en faire l'objet d'une enquête dans l'intérêt public pour les incidences que cela pourrait avoir sur des tiers.

À partir du moment où l'on déclenche cela, Luscar, qui avait demandé l'arbitrage des propositions finales sur une base purement commerciale, soit un arbitrage qui départage les parties, se trouve prise dans une enquête dans l'intérêt public menée par l'office. Avec la recommandation 45 de la commission d'examen, si Luscar se refusait à une enquête dans l'intérêt public et menaçait de se retirer en disant que tout ce qu'elle voulait, c'était l'arbitrage des propositions finales, l'office pourrait refuser d'accéder à sa demande en arguant que la procédure avait été entamée pour défendre l'intérêt financier de Luscar, qui allait, en conséquence, avoir à en assumer les frais.

C'est une situation absurde, et c'est pour cette raison que nous nous opposons à la recommandation 45 et au fait que l'importance de la somme en jeu peut, à elle seule, transformer une négociation purement commerciale en une question d'intérêt public.

Excusez-moi de m'être attardé là-dessus, mais la question me paraissait d'importance.

M. Richardson: Je suis heureux que vous l'ayez fait, que vous vous soyez exprimé avec tant de clarté et de franchise. Merci d'avoir bien voulu prendre la parole devant le comité.

Le président: Je vous remercie, messieurs, d'avoir comparu ce matin devant notre comité. Nous sommes heureux que vous ayez pris le temps de nous présenter un exposé très détaillé, qui, comme vous l'ont dit plusieurs de nos membres, nous a été fort utile et nous aidera encore considérablement dans l'élaboration de notre rapport. Merci encore.

M. Dubois: Merci de nous avoir consacré votre temps.

Le président: Nous avons maintenant avec nous, de la Société canadienne des ports, M. Arnold Masters, président du conseil d'administration, et M. Jean Tessier, président-directeur général. Ces messieurs sont accompagnés de M. Hassan Ansary, vice-président exécutif de la société.

[Text]

Welcome, gentlemen, to the deliberations of the Standing Committee on Transport. We appreciate your attendance. We have distributed copies of your opening statement. Mr. Masters, I assume you'll be presenting this statement on behalf of the board.

Mr. Arnold E. Masters (Chairman of the Board, Canada Ports Corporation): Thank you, Mr. Chairman. I hope we're not a little long, but we'll try to read it quickly.

The Chairman: I might advise you that we do have a time limitation. The time that will be left after your presentation will be given to our membership for questions and/or comments. I will have to judge their opportunities depending on the availability of the remaining time.

Mr. Masters: We'll just read fast, then.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, from our perspective I think we are aware of the intent of the statement and I'm sure our questions would probably be covered by it. If it would be helpful to the witness, he could certainly take some of our time to read his document. I'm sure that we're aware of the reason for the presentation. It covers matters that have come before the committee on our tour, particular at the Vancouver meetings. I'd welcome a statement from the corporation, and if that takes a bit of our time, I'm pleased to have it go that way.

• 1135

The Chairman: There is no intent whatsoever on the part of the chair, Mr. Richardson, I can assure you, to infringe upon the witnesses' time as they present their brief. I merely make the point that the remaining time will have to be divided fairly amongst our committee members.

Please proceed.

Mr. Masters: Thank you, Mr. Chairman.

When we were originally asked if we would like to appear on the Rivard report, we felt that because the report is largely silent on major port issues it might not be the right vehicle upon which to appear. We note, however, it does suggest that a major overhaul of the Canadian ports administration system may be required, and we agree this is a question which should be raised for discussion.

That Rivard comment and the special dividend of \$30 million requested from the Vancouver Port Corporation generated some interest and comments at your recent hearings in Vancouver. Similar interests exist in other port cities in Canada, and we have asked for an opportunity to appear so that we could speak to these and other issues as well.

You may recall that we appeared before this committee on March 31, 1992, and provided you with background on the Canada Ports Corporation. We will not reintroduce that material at this time.

[Translation]

Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, aux délibérations du Comité permanent des transports, et je vous remercie d'avoir bien voulu venir. Nous avons distribué des exemplaires de votre déclaration d'ouverture, et je crois comprendre, monsieur Masters, que c'est vous qui allez nous en donner lecture au nom du conseil d'administration.

M. Arnold E. Masters (président du conseil d'administration, Société canadienne des ports): Je vous remercie, monsieur le président. Notre exposé est peut-être un peu longuet, mais nous allons presser l'allure.

Le président: Je vous rappellerai que notre temps est limité, et ce qui en restera après votre exposé devra être réparti entre les membres du comité pour les questions et commentaires. Il ne faudra pas qu'ils soient réduits à la portion congrue.

M. Masters: Nous allons donc foncer à bride abattue.

M. Richardson: Monsieur le président, nous connaissons la position exprimée dans le mémoire, qui répondra fort probablement à l'essentiel de nos questions. Si le témoin le juge bon, il pourrait certainement consacrer une partie de son temps à la lecture du document. Nous connaissons la raison de sa venue, et ce document traite de questions qui ont déjà été soulevées devant le comité, en particulier lors des séances de Vancouver. Je serais heureux d'entendre ce que la Société canadienne des ports a à dire, même si cela doit empiéter sur le temps des questions.

Le président: Je peux vous assurer que je n'ai nullement l'intention, monsieur Richardson, de couper court à l'exposé des témoins; je leur faisais simplement remarquer que ce qui restera de temps devra être divisé également entre les membres du comité.

Vous avez la parole.

M. Masters: Je vous remercie, monsieur le président.

Lorsqu'on nous a demandé au départ si nous voulions être cités dans le rapport Rivard, nous avons pensé qu'étant donné que ce rapport ne faisait guère état des grandes questions portuaires, il ne semblait pas constituer pour nous un bon véhicule. Il est toutefois mentionné dans ce rapport que le système d'administration des ports nécessite peut-être une révision en profondeur, et nous convenons qu'il s'agit là d'une question qui mérite d'être débattue.

Ce commentaire du rapport Rivard ainsi que la question du dividende spécial de 30 millions de dollars demandé à la Société du port de Vancouver ont suscité un certain intérêt et fait l'objet de commentaires lors des dernières séances que vous avez tenues à Vancouver. D'autres villes portuaires canadiennes ont manifesté un intérêt semblable en ce qui concerne le remaniement du système d'administration, et nous avons demandé à prendre la parole afin de discuter notamment de ces questions.

Vous vous souviendrez peut-être de l'exposé que nous avons fait l'année dernière, le 31 mars 1992; nous avons présenté un historique de la SCP, et nous ne reviendrons pas sur le sujet aujourd'hui.

[Texte]

This morning we would like to speak briefly about the components of the Canadian port system, improvements we have made in our various corporate policies and processes, dividends paid by the ports, and a new initiative called Advantage Canada, undertaken by CPC on behalf of the national port system and the Canadian transportation system generally.

The Rivard report commented briefly on the three tiers of the Canadian port system—Ports Canada, the harbour commissions, and the harbours and ports directorate of Transport Canada—and on some of the issues requiring resolution, including the overlapping of systems and of administrative jurisdictions that affect port competitiveness.

Certainly the Canadian port system is not a homogeneous, well-balanced network of similarly structured components. While all the port systems do serve commercial marine transportation, and port categories can rarely be entirely definitive, there is a different orientation among the components.

Within the Ports Canada system the major ports such as Vancouver, Montreal and Halifax are primarily transit ports with a definite international focus, passing cargo through them to serve a global hinterland. Other ports, such as Prince Rupert, Quebec, Saint John, Trois-Rivières and Sept-Îles are continuing to develop this international focus.

The quite separate system of harbour commissions includes Thunder Bay, Toronto, Hamilton, Oshawa and Windsor in the east, and Fraserport, North Fraser, Port Alberni and Nanaimo in the west. These are administered by boards, with federal and municipal representatives, which have a considerable degree of operational autonomy.

Generally, apart from Thunder Bay and to some extent Fraserport, the harbour commissions, despite efforts on the part of some to capture international traffic, serve primarily a regional industry and market. It is probably also fair to say that the municipalities view the harbour commissions primarily as engines of local industrial development.

The public harbours and port facilities administered by Transport Canada are usually locally oriented and generally serve a community or regional economic or transportation requirement. Naturally, there are some exceptions.

All port systems would like to attract international traffic, but when ports belonging to a system that is designed to serve local community needs and a domestic industrial base use their particular competitive advantages to attract international cargoes, then competitive distortions occur in the transportation marketplace that are harmful to overall good administration. This is a puzzle that requires continuous attention.

The port system is complex because of the historic nature of port administrative systems and the multifunctional role of ports in today's society and commercial environment. It may now be time to review the nature of port administration in Canada. The

[Traduction]

Nous aimerions ce matin vous parler brièvement des composants du réseau portuaire canadien, des améliorations que nous avons apportées aux diverses politiques et procédures de la société, des dividendes versés par les ports et de la nouvelle initiative intitulée Advantage Canada, qui a été créée par la SCP dans le but de favoriser le réseau des ports nationaux et, en général, le réseau des transports au Canada.

On retrouve dans le rapport Rivard quelques brefs commentaires sur les trois parties constitutives du système portuaire canadien—soit Ports Canada, les commissions portuaires et la Direction générale des havres et des ports de Transports Canada—ainsi que certaines des questions devant être résolues, notamment celle du chevauchement des systèmes et des juridictions administratives qui nuisent à la compétitivité des ports.

Nous reconnaissons que le réseau portuaire canadien n'est pas un réseau homogène ni bien équilibré. Alors que tous les réseaux portuaires servent au transport maritime commercial et que les catégories de port sont rarement définitives, l'orientation de chacune des parties constitutives est différente.

Dans ce réseau, les ports principaux comme Vancouver, Montréal et Halifax sont essentiellement des ports de transbordement à très nette vocation internationale, transitant des marchandises pour desservir un arrière-pays global. D'autres ports comme Prince Rupert, Québec, Saint John, Trois-Rivières et Sept-Îles continuent de mettre l'accent sur l'ouverture internationale.

Le réseau entièrement distinct des commissions portuaires comprend Thunder Bay, Toronto, Hamilton, Oshawa et Windsor à l'est, Fraserport, North Fraser, Port Alberni et Nanaimo à l'ouest. Ces ports sont administrés par des conseils regroupant des représentants fédéraux et municipaux, lesquels jouissent d'une grande autonomie fonctionnelle.

De façon générale, à part Thunder Bay et, dans une certaine mesure, Fraserport, les commissions portuaires, malgré les efforts de quelques-unes d'entre elles, desservent une industrie et un marché à l'échelle régionale. Il est probablement juste de faire remarquer que les municipalités considèrent les commissions portuaires d'abord et avant tout comme les moteurs du développement industriel régional.

Les ports et installations de ports publics, qui sont administrés par Transports Canada, sont généralement à vocation régionale et desservent une communauté ou comblent des besoins régionaux en matière d'économie ou de transport. Il y a naturellement quelques exceptions.

Tous les réseaux portuaires aimeraient attirer le trafic international, mais lorsque des ports appartiennent à un réseau conçu pour répondre aux besoins d'une communauté régionale et que l'industrie du pays utilise les avantages concurrentiels particuliers des ports pour attirer le trafic international, cela entraîne des distorsions au niveau de la concurrence, lesquelles nuisent à une bonne administration globale. Il s'agit là d'un problème qui exige une attention constante.

Le réseau portuaire est complexe en raison de la nature historique des systèmes d'administration portuaire et du rôle multifonctionnel des ports dans la société d'aujourd'hui et dans le monde commercial. Il serait peut-être temps de reconsidérer

[Text]

last review, after about 10 years of work, resulted in the 1983 Canada Ports Corporation Act and the transition from the centralized National Harbours Board to a more decentralized Canada Ports Corporation and local port authorities.

● 1140

A comprehensive review would be a major effort, but given the increasing scarcity of funding and the current interest in some port cities, we believe a review may be needed to accommodate the varying pressures, while preserving the interests of the various community of port users and the overall responsibilities of the port system as outlined in the CPC Act.

Meanwhile, we have been moving to accommodate the competitive forces bearing upon our ports. Their ability to compete in the international marketplace has occupied much of our attention in recent years. Our container competitiveness study of 1991 was a major initiative in this regard and has led to specific initiatives for our ports. Our current grain study is another.

It will be no news to most of you that in all three of the major port cities there are interests that would like to achieve control and administration of the infrastructure of the local port, and perhaps of its reserve capital to use for local development.

The main arguments currently made in favour of such local control are two. The first is that Ottawa provides an unnecessary drag on port development and that a local administration is more sensitive to the real needs of the port. The second is built upon the as yet unproved example of the new local airport authorities and their ability to raise capital and deploy it.

Let me state a position with respect to each of these arguments.

First, in the case of Ports Canada's LPCs, the CPC Act provides them with complete operational control through their local administrations and boards of directors. They are thus operated from a strongly local perspective. What they do not have is unimpeded ability to implement capital projects in excess of stated levels of delegated authority, which are currently a subject for review, nor do they have the right to retain all their generated earnings.

The shareholder in this case is the federal government and it has legitimate interests in the capital plan and the use of surplus funds. The national need to get exports and imports to end users through our ports, without further levels of provincial trade barriers, is a strong argument for maintaining the federal presence and control over harbours of national economic interest. It is not per se an argument in favour of keeping the current port system.

If the current system does not perfectly achieve the balance expected in the CPC Act, then let that be the question, but since we in Ports Canada have a duty to represent the federal interest of Canadians, we cannot let our attention be confused by the arguments for abandoning the national interest.

[Translation]

la nature de l'administration portuaire au Canada. La dernière révision, qui a nécessité 10 ans de travail, a permis en 1983 de créer la Loi sur la Société canadienne des ports et de décentraliser le Conseil des ports nationaux afin de donner davantage d'autonomie à la SCP et aux autorités portuaires locales.

Une révision complète exigerait un travail considérable, mais compte tenu du financement de plus en plus limité et de l'intérêt actuel que manifestent certaines villes portuaires en ce sens, nous croyons cette révision nécessaire, afin de satisfaire aux nombreuses demandes pressantes tout en préservant les intérêts des divers usagers des ports et les responsabilités globales du réseau portuaire énoncées dans la Loi sur la SCP.

Entre-temps, nous nous sommes efforcés de cerner les forces concurrentielles qui sont en jeu. La capacité de nos ports de faire face à la concurrence sur le marché international a occupé toute notre attention ces dernières années. L'étude sur la compétitivité du conteneur, effectuée en 1991, a été l'initiative la plus importante à cet effet et nous a permis de prendre les mesures appropriées. L'étude sur les céréales, que nous effectuons actuellement, est une autre initiative de notre part.

La plupart d'entre vous savent que dans les trois grandes villes portuaires, les autorités locales souhaitent pouvoir contrôler et administrer elles-mêmes l'infrastructure des ports, et peut-être même les fonds de réserve, afin de pouvoir les utiliser pour le développement local.

Les deux arguments en faveur de cette prise de contrôle sont les suivants: premièrement, Ottawa constitue une entrave au développement portuaire et l'administration locale est plus au fait des besoins réels du port. Deuxièmement, l'exemple de la nouvelle administration des aéroports, qui relève maintenant des autorités locales, et de l'aptitude de ces dernières à rassembler des fonds et à les exploiter nous est cité; cet exemple reste toutefois à prouver.

Permettez-moi de répondre à ces deux arguments.

D'abord, dans le cas des sociétés portuaires locales, la Loi sur la SCP donne tous les pouvoirs opérationnels aux administrations et aux conseils d'administration locaux. Les sociétés portuaires sont donc gérées dans une perspective fortement locale. Ce dont elles ne disposent cependant pas, c'est du droit illimité de mettre en oeuvre des projets d'investissement dépassant les niveaux qui leur sont permis; ces niveaux font actuellement l'objet d'une révision. Les sociétés portuaires n'ont pas non plus le droit de conserver tous leurs bénéfices.

En tant qu'actionnaire, le gouvernement fédéral a droit de regard sur le capital et l'utilisation de l'excédent. Le besoin, pour le Canada, d'acheminer les importations et les exportations aux utilisateurs par le biais de nos ports, sans autres barrières commerciales provinciales, constitue un autre argument solide en faveur du maintien de la présence fédérale et de son contrôle sur les ports d'intérêt national. Il ne s'agit cependant pas d'un argument en faveur du maintien du réseau portuaire actuel.

Si les structures du réseau actuel ne permettent pas de parvenir exactement à l'équilibre visé dans la Loi sur la Société canadienne des ports, alors penchons-nous sur cette question. Mais étant donné que Ports Canada a le droit de représenter les intérêts des Canadiens, nous ne pouvons pas nous laisser déconcerter par des arguments en faveur de l'abandon d'intérêts nationaux.

[Texte]

In some port cities there are those who like the new airport authority or LAA model of administration and want to apply it to ports. I will not go into this model in detail except to note that seaports, unlike airports, are necessarily intermodal transfer points for foreign and domestic cargo, requiring substantial physical and commercial infrastructure. The LAA model is new. Perhaps we can learn from it once it has more experience.

In recessionary times it is common to hear the argument that we need structural change. We do not see changes in the administrative structure of the Ports Canada system as having any positive impact on business.

Our act, besides requiring us to be efficient by maintaining profitability, also requires us to be equitable by providing reasonable access to all shippers through our ports. We do not think change in our administrative structure would attract new cargo nor enhance the accessibility of the ports to shippers.

Our goal must be to get product to market equitably and without regional, provincial or local trade barriers. This is why the control of the ports is a national responsibility and why control of our ports should not devolve to local interests.

In the face of major restructuring of the global economy, the ability to forecast and adapt to international and national change is a key for the ports. We have been working, both with the Ports Canada system and with Transport and Treasury Board, to streamline the administrative apparatus affecting port development. The ports' ability to plan their development is far greater now than in the National Harbour Board days of pre-1983 because of changes in our policies and procedures.

• 1145

Ports Canada and Transport Canada have already taken steps to reduce the project approval burden for the ports by receiving agreement from Treasury Board for what we call a blanket approval. Ports projects that have been fully presented in the annual corporate plan now receive government approval through approval of the corporate plan. The CPC board of directors will be the decision-making body for most projects over the delegated authority of the individual ports. This will eliminate the re-examination of most projects by Transport and Treasury Board, and hopefully it will reduce the time and frustration associated with the approval process. We should note that the CPC board of directors includes the LPC chairmen from Halifax, Montreal, and Vancouver.

We have also reviewed our policy on return on investment and revised our expectations in that regard to better reflect economic realities of our time. We have also ensured that our environmental policies and procedures are in effect industry leaders, both in terms of protection of the environment and our goal of sustainable development, and in terms of a clear, informed, and efficient process.

[Traduction]

Dans certaines villes portuaires, il y a ceux qui appuient la nouvelle administration des aéroports par les autorités locales et qui aimeraient appliquer ce modèle aux ports. Je ne vous décrirai pas maintenant ce modèle d'administration, mais je ferai simplement remarquer que les ports de mer, contrairement aux aéroports, sont obligatoirement des points de transbordement intermodal de marchandises canadiennes et étrangères, nécessitant une solide infrastructure physique et commerciale. Le modèle d'administration des aéroports par les autorités locales est nouveau, et nous pourrions peut-être en tirer parti une fois qu'il aura été rodé.

En période de récession il est courant d'entendre dire que nous avons besoin de changements structurels. Nous ne voyons pas comment des changements dans la structure administrative de Ports Canada pourraient avoir un impact positif sur les activités commerciales.

La Loi sur la SCP, en plus d'exiger de nous efficacité et rentabilité, nous oblige à être justes en permettant raisonnablement à tous les chargeurs d'accéder à nos ports. Nous ne pensons donc pas que des changements au niveau de la structure administrative attireraient de nouveaux trafics de marchandises ou accroîtraient l'accessibilité des ports aux chargeurs.

Notre but doit être de permettre aux produits d'être livrés sur le marché de façon équitable et sans barrières commerciales régionales, provinciales ou locales. C'est pourquoi le contrôle des ports est une responsabilité fédérale et ne doit pas être cédé à des intérêts locaux.

Face à la restructuration majeure de l'économie globale, notre aptitude à prévoir les changements à l'échelle nationale et internationale et à s'y adapter est un facteur clé pour le développement de nos ports. Nous nous efforçons, en collaboration avec nos ports, Transports Canada et le Conseil du Trésor, de rationaliser l'appareil administratif influant sur le développement des ports. La capacité d'un port de planifier son développement est bien plus grande aujourd'hui que du temps du Conseil des ports nationaux, avant 1983, et ce, en raison des changements apportés aux politiques et aux procédures.

Ports Canada et Transports Canada ont déjà pris des mesures pour réduire le fardeau des approbations de projets des ports en recevant l'accord du Conseil du Trésor, c'est-à-dire une approbation générale. Les projets qui ont été présentés entièrement dans le plan d'entreprise annuel sont approuvés par le gouvernement en même temps que le plan d'entreprise. Le conseil d'administration de la SCP reste l'organe décideur pour la plupart des projets et a préséance sur les pouvoirs délégués aux ports. Cela permettra d'éliminer le réexamen des projets par Transports Canada et le Conseil du Trésor et, nous l'espérons, de limiter le temps nécessaire à l'approbation d'un projet et d'éviter bien des frustrations. Notons d'ailleurs que le conseil d'administration de la SCP compte parmi ses membres les présidents des sociétés portuaires locales d'Halifax, de Montréal et de Vancouver.

Nous avons également révisé notre politique sur le rendement du capital investi et modifié nos attentes à cet égard afin qu'elles reflètent mieux les réalités économiques de notre époque. Nous nous sommes également assurés que les politiques et les procédures relatives à l'environnement soient à l'avant-garde non seulement en termes de protection de l'environnement et de développement viable, mais aussi en termes de méthodes claires et efficaces, fondées sur la connaissance des faits.

[Text]

In many ways the role of CPC is a harmonizing one, rationalizing our system for the benefit of each of the ports. While respecting the decentralization and local autonomy enjoyed by the LPCs under the CPC Act, we have been using these formal and informal systems to unify the ports. There are common bonds that tie us together and we have been working towards strengthening these with the cooperation of the ports.

To turn to another matter, the Ports Canada system has been concerned with the matter of dividends to the shareholder. Recently this concern has been raised to more significant levels as a result of the request in December 1992 for an additional \$30 million from Vancouver and \$5 million from Montreal.

By way of background, in 1986 our port system faced the first cash recovery request by the government of \$133 million. These requests led to attempts by CPC officials to engage in a dialogue with Treasury Board and Transport officials to regularize such payments in the form of annual dividends so as to instil financial discipline in the ports system. A policy respecting the payment of annual dividends was developed and approved by the CPC board and the government.

The ports pay a graduated percentage of their assessable income. This was a welcome step as it enabled the ports to plan for the future with some degree of certainty. A total of \$78.7 million has been paid to the shareholder under this regular dividend policy over the period 1986 to 1992. It is our understanding that this orderly policy would replace the ad hoc calls experienced previously.

In 1990 and again at the end of 1992 special dividend calls have been made upon the system for \$100 million and \$35 million respectively. We understand and appreciate the position of the shareholder in the matter of dividends.

In the most recent request the government identified cash that it considered excess to requirements and has requested it in the form of a special dividend. The ad hoc nature of the request has been of particular concern to Vancouver as they are embarking on a \$180 million Deltaport container terminal. Reserves previously available are now depleted by \$30 million, and corporate borrowing requirements are expected to increase by that amount.

Our financial system has not been developed to account for such ad hoc requests, and along with the Minister of Transport, we have expressed concern to senior officials in Finance and Treasury Board. The result will be a review of our capital structure and, we hope, ultimately a strengthening of our financial discipline.

In the meantime, you will appreciate that special dividends cause a great deal of concern because they disrupt the continuity of the planning process. Port users such as terminal operators tend to see these dividends as a tax upon them specifically

[Translation]

Le rôle de la SCP est en de nombreuses façons un rôle d'harmonisation et de rationalisation de notre réseau pour le bénéfice de chacun des ports. Tout en respectant la décentralisation et l'autonomie locale dont jouissent les sociétés portuaires locales conformément à la Loi sur la SCP, nous avons recours à des systèmes officiels et non officiels pour unifier les ports. Des liens communs nous unissent, et nous nous efforçons de les consolider avec la collaboration des ports.

Passons maintenant à un autre sujet. Le réseau Ports Canada se préoccupe de la question des dividendes à verser à son actionnaire. Ces dividendes ont d'ailleurs augmenté de façon importante, étant donné qu'en décembre 1992, le gouvernement a exigé de Vancouver 30 millions de dollars supplémentaires et 5 millions de Montréal.

Je mentionnerai en guise d'historique que c'est en 1986 que le gouvernement a demandé à notre réseau portuaire le premier «recouvrement», soit 133 millions de dollars. Face à cette demande, les administrateurs de la SCP ont tenté de négocier avec le Conseil du Trésor et Transports Canada afin de «régulariser» les paiements et d'opter pour un versement annuel de dividendes, et ce, dans le but d'instaurer une discipline financière au sein du réseau portuaire. Une politique de versement annuel de dividendes a été élaborée et approuvée par le conseil d'administration de la SCP et par le gouvernement.

Les ports versent un pourcentage progressif de leurs bénéfices assujettis aux dividendes. Cette mesure a été fortement appréciée, car elle a permis aux ports de planifier l'avenir avec un certain degré de certitude. Au total, 78,7 millions de dollars ont été versés à notre actionnaire de 1986 à 1992, conformément à la politique courante en matière de dividendes. Pour nous, il était entendu que cette politique systématique remplaçait les appels spéciaux qui nous avaient été précédemment faits.

Cependant, en 1990, puis à la fin de 1992, des appels de versements de dividendes spéciaux de 100 millions et de 35 millions de dollars respectivement ont encore été faits au réseau portuaire. Nous comprenons la position de l'actionnaire en ce qui concerne la question des dividendes.

Dans son dernier appel, le gouvernement estimait que le niveau des liquidités dépassait les besoins; il a donc demandé un versement sous la forme de dividendes spéciaux. La nature particulière de cette demande préoccupe la Société du port de Vancouver, étant donné que celle-ci s'apprête à faire construire le terminal à conteneurs Deltaport, dont les coûts s'élèvent à 180 millions de dollars. Les réserves qui étaient disponibles sont maintenant réduites à 30 millions de dollars, et on s'attend à ce que les besoins de la société en matière d'emprunt augmentent en conséquence.

Notre système financier a été mis au point pour rendre compte de ces demandes spéciales; le ministre des Transports et nous-mêmes avons donc exprimé notre inquiétude aux représentants du ministère des Finances et du Conseil du Trésor. Il a alors été décidé de réviser la structure de notre capital, et nous espérons que cela conduira à un renforcement de notre discipline financière.

En attendant, vous admettrez que cette question des dividendes spéciaux nous préoccupe grandement, car cela perturbe le processus de planification financière. Les usagers des ports, comme les exploitants de terminaux, ont tendance à

[Texte]

because they pay the port charges directly. Of course, in the long run all such charges are paid by the ports and users wherever they are, including shippers and receivers across Canada and overseas.

[Traduction]

considérer ces dividendes comme une taxe qui leur est imposée, étant donné qu'ils paient déjà directement des droits portuaires. Bien sûr, en fin de compte, tous ces droits sont payés par les usagers finals, quels qu'ils soient, y compris les chargeurs et les réceptionnaires du Canada et d'outre-mer.

• 1150

The discomfort expressed about dividends must be balanced by an understanding of the total CPC debt cancelled and forgiven by the Government of Canada. In the period 1978 to 1990 our ports benefited from the cancellation of loans and interest amounting to a total of \$733.5 million. This forgiveness allowed the ports to restart on a new financial basis and has led to success in establishing the commercial and economic viability orientation of Ports Canada, which is set as one of our goals in the CPC Act. Often the concern over dividends glosses over the earlier forgiveness programs of the shareholder, just as it masks the fact that the revenues generating the dividends are raised from end users everywhere.

I would like to talk about the positive things we are doing as a port system to build a seamless system of intermodal cargo movement through our ports in cooperation with the railways, the truck mode, and the government facilitators of cargo movements such as the Coast Guard and Canada Customs.

We have created a national alliance of transportation providers and facilitators called Advantage Canada. In essence, its intention is to provide Canadian transportation with the means to enhance the quality of service we can offer to Canadian and foreign shippers in moving cargo through Canada. To some extent it arises from a recognition that if we do not enhance and advertise the quality of our east-west transportation lines and the advantages our national port system and national railway system offer, under the force of the developing north-south trade patterns we will lose the competitive advantages of our east-west arteries into the continent and will become mere clients of the American ports and railways with their advantages of local market density.

CPC is marshalling embassies, government departments and private business in support of this initiative. Transport Canada, Ports Canada, Canadian railways, Customs and truckers are dedicated to this national approach. Gateway committees have been established in our ports, raising the profile of who we are, what we do and how we can do it. This initiative is designed not only to benefit our ports but also Canada as a whole. It exemplifies what Ports Canada can do as a system of cooperating entities.

This is a theme that there is not time to develop on this occasion, but we shall share with you some of the material that describes what we and the railways and our other partners are trying to do through Advantage Canada.

Face à ce malaise engendré par la question des dividendes spéciaux, il ne faut toutefois pas oublier la remise de dette totale que le gouvernement du Canada a accordée à la SCP. Entre 1978 et 1990, nos ports ont bénéficié d'une radiation des emprunts et des intérêts s'élevant au total à 733,5 millions de dollars. Cette remise de dette a permis aux ports de repartir sur une nouvelle base financière et d'établir avec succès la viabilité économique et commerciale de Ports Canada, qui constitue l'un des objectifs énoncés dans la Loi sur la SCP. Souvent, la question des dividendes passe sous silence les anciens programmes de remise de dette de l'actionnaire, de la même façon qu'elle masque le fait que les produits d'exploitation générant les dividendes proviennent de tous les usagers finals, et non uniquement de la communauté portuaire locale.

J'aimerais également vous parler des initiatives que nous avons prises afin d'établir un réseau décloisonné de transport intermodal de marchandises, en collaboration avec les compagnies de chemin de fer et de camionnage, ainsi qu'avec les facilitateurs comme la Garde côtière et Douanes Canada.

Nous avons créé Avantage Canada, alliance nationale regroupant les compagnies de transport et les facilitateurs. L'essentiel est pour nous de donner aux transporteurs canadiens les moyens d'améliorer la qualité des services de transport de marchandises que nous pouvons offrir aux chargeurs étrangers. Dans une certaine mesure, nous avons lancé cette initiative parce que nous reconnaissons qu'il faut améliorer la qualité de notre réseau de transport est-ouest et promouvoir les avantages qu'offrent notre réseau portuaire ainsi que notre réseau ferroviaire national. Compte tenu du développement menaçant de l'axe commercial nord-sud, nous risquons, si nous ne faisons rien, de perdre les avantages concurrentiels de nos artères est-ouest sur tout le continent et de devenir de plus en plus de simples clients des ports et des chemins de fer américains, qui, eux, bénéficient de marchés locaux à forte densité.

La SCP s'efforce de rallier à sa cause les ambassades, les ministères et les entreprises privées. Transports Canada, Ports Canada, Douanes Canada ainsi que les compagnies de chemin de fer et de camionnage canadiennes se sont engagés dans cette initiative nationale. Des comités de porte d'entrée ont été créés avec pour mission de montrer qui nous sommes, ce que nous faisons et la façon dont nous pouvons le faire. Avantage Canada est conçue de telle sorte qu'elle profite non seulement aux ports, mais aussi au Canada dans son ensemble. Elle symbolise ce que Ports Canada peut faire en tant que réseau d'entités coopératives.

Il s'agit là d'un sujet que nous n'aurons pas le temps d'approfondir aujourd'hui, mais nous mettrons à votre disposition de la documentation décrivant ce que la SCP, les compagnies de chemins de fer et les autres partenaires visent par le biais d'Avantage Canada.

[Text]

By definition, Ports Canada is a system of geographically diverse ports serving international, national and regional transportation and trade requirements. The system has changed more dramatically in the last 10 years since the introduction of the CPC Act in 1983 than it did in the NHB period of 1936 to 1983. It is still changing. We are working toward its overall betterment through cooperation with the local port corporations, their boards of directors and presidents, and with our partners in the transportation industry.

Mr. Chairman, we appreciate being before you today and would be glad to answer questions. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Masters. We have about seven minutes for each party for questioning.

Mr. Keyes: Mr. Masters, welcome to the committee. It's good to see you again.

On page 7 of your brief at the bottom you say:

We do not see changes in the administrative structure of the Ports Canada system as having any positive impact on business.

I imagine part of the reason you came before us again today was some of the remarks you heard from myself and others at Vancouver, comments about investment flexibility at the individual port level having a negative impact on the economic viability of certain ports and the industry they serve, but it wasn't so much members of the committee who were pointing this out as it was a statement by one of the commissioners that the elimination of the Canada Ports Corporation and the delegation of more autonomy to local port corporations would serve Canada better.

• 1155

While they're saying that, you're saying that you can't see any changes in the administrative structure having any positive impact on business. Why wouldn't they?

Mr. Masters: Basically what I'm saying is that I don't think it will add cargo. It may eliminate perceived frustrations—

Mr. Keyes: Or cost.

Mr. Masters: I'm not too sure. I'm talking from the base of believing that CPC has done an earnest job of reducing its costs, particularly in the last year, and will continue to do so. Therefore, speaking from the base of CPC doing everything it can to ensure that its costs are at the right level—

Mr. Keyes: Just for the record, how much does it cost the Canadian taxpayer to operate CPC annually?

Mr. Jean Michel Tessier (President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation): It's approximately \$10 million, more or less, but this is not taxed to the taxpayer. This is part of the operating functions. We have revenues. As a matter of fact, we have more revenues than expenditures overall.

[Translation]

Ports Canada est, par définition, un réseau de ports géographiquement différents, comblant des besoins en matière de transport et d'échanges commerciaux internationaux, nationaux et régionaux. Le réseau a changé de façon bien plus frappante au cours des 10 dernières années, depuis la création de la Loi sur la SCP, en 1983, que du temps du Conseil des ports nationaux, de 1936 à 1983. Notre réseau continue d'évoluer, et nous nous efforçons de l'améliorer dans son ensemble avec la collaboration des sociétés portuaires locales, des conseils d'administration et des présidents, ainsi qu'avec la collaboration de nos partenaires de l'industrie du transport.

Monsieur le président, nous vous sommes reconnaissants de nous avoir permis de présenter cet exposé aujourd'hui, et nous serons heureux de répondre aux questions. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Masters. Nous disposons d'environ sept minutes pour chaque parti.

M. Keyes: Monsieur Masters, bienvenue au comité. C'est bon de vous revoir.

À la page 9 de votre mémoire, vous dites:

Nous ne voyons pas comment des changements dans la structure administrative de Ports Canada pourraient avoir un impact positif sur les activités commerciales.

Je suppose qu'en partie, vous êtes ici aujourd'hui à cause des remarques que moi et d'autres avons faites à Vancouver concernant la souplesse des investissements au niveau de chacun des ports, ce qui aurait un impact négatif sur la viabilité économique de certains ports et de leurs clients. Outre les propos des membres du comité qui ont attiré l'attention sur cet aspect, il y a eu une déclaration de la part d'un des commissaires, à savoir que la suppression de la Société canadienne des ports et la délégation de plus d'autonomie aux sociétés portuaires locales serviraient mieux les intérêts du Canada.

Voilà donc ce que l'on prétend d'une part, mais, en même temps, vous dites que vous ne voyez pas comment des changements à la structure administrative de Ports Canada pourraient avoir un impact sur les activités commerciales. Pourquoi pas?

M. Masters: Essentiellement, nous ne pensons pas que cela va nous donner plus de marchandises à transporter. Il se peut que cela supprime certaines frustrations perçues. . .

M. Keyes: Certains coûts, aussi.

M. Masters: Je n'en suis pas sûr. Si je dis cela, c'est parce que je suis convaincu que la SCP a fait un excellent travail de réduction de ses coûts, surtout au cours de l'année qui s'achève, et qu'elle continuera. Par conséquent, fort du fait que la SCP fait l'impossible pour s'assurer que ses coûts. . .

M. Keyes: Pour mémoire, dites-nous combien il en coûte aux contribuables d'exploiter la SCP, par année?

M. Jean Michel Tessier (président-directeur général, Société canadienne des ports): Il en coûte environ 10 millions de dollars, plus ou moins, mais il ne s'agit pas de deniers publics. Cette somme est tirée de notre budget d'exploitation. Nous touchons des revenus, et, en fait, nos revenus sont supérieurs à nos dépenses dans l'ensemble.

[Texte]

Mr. Keyes: You're self-sufficient.

Mr. Tessier: We are self-sufficient.

Mr. Keyes: So you, as the CPC, make money for the federal government. The federal government, the taxpayers, don't pay a lot of money to the CPC to stay alive.

Mr. Tessier: That's right.

Mr. Masters: If you look at it overall, that's what the record tells.

Mr. Tessier: We have paid approximately \$350 million back since 1985.

Mr. Masters: I don't think you can look at the \$10 million in isolation. It's providing services, such as legal and construction services, a variety of professional services that smaller ports per se can't provide. Within the money spent there are services being rendered.

All I'm saying is that basically, if you don't have some coordinating force, you'll create one. You can go back to 1983. That was what had to happen in order to bring things together. All I'm arguing is that it's not a change in structure that will add cargo. I think there's an absolute need, or there appears to be a genuine need, to debate and evaluate the administrative structure.

Mr. Keyes: All right.

Mr. Masters: I'm not saying that shouldn't happen. I am saying that I don't see it adding cargo.

Mr. Keyes: I get the message, and I'm just going to jump ahead.

At the bottom of page 4 your brief reads:

It may now be time to review the nature of port administration in Canada. The last review, after about 10 years of work, resulted in the 1983 Canada Ports Corporation Act. . .

Who, in your opinion, should do this review? Who should carry it out?

Mr. Masters: I think that internally we, within CPC and within Transport Canada, have to do that kind of thing ourselves. Whether or not there should be an overall review is really not in my hands, and I'm out of my league at that stage of the game.

Mr. Keyes: If you were to carry out the review—I'm not so sure that would be the answer—should the terms of reference include which ports should close?

Mr. Masters: I think that if you're going to look at the three structures you will have to look at some form of rationalization.

Mr. Keyes: Subject to privatization possibly? Vancouver, Montreal, Halifax?

Mr. Masters: I have some difficulty with "privatization" as a word, because really we are privatized. We don't operate anything. Even the ports operate very little. It's all operated by private enterprise. We really are running our port system the way, it seems to me, they're just privatizing Mexico on the basis of the Canadian system. When you say "privatize", I kind of back up, because I'm not too sure what we mean.

Mr. Keyes: On page 11 your brief states:

[Traduction]

M. Keyes: Vous êtes autosuffisants, n'est-ce pas?

M. Tessier: Oui.

M. Keyes: Autrement dit, vous gagnez de l'argent pour le gouvernement fédéral, et le gouvernement fédéral, les contribuables, n'ont pas à payer grand-chose pour maintenir la SCP.

M. Tessier: C'est cela.

M. Masters: C'est ce qu'indique le tableau d'ensemble.

M. Tessier: Nous avons versé quelque 350 millions de dollars depuis 1985.

M. Masters: Il ne faut pas considérer cette somme de 10 millions de dollars de façon isolée. Elle sert à offrir des services, des services juridiques et de construction, en gros, des services professionnels que les petits ports ne peuvent pas se permettre. L'argent dépensé correspond à des services rendus.

Essentiellement, je prétends que s'il n'existe pas de force de coordination, elle se créera. Revenons en 1983. Il fallait que certaines choses se produisent pour qu'il y ait cohésion. Je dis tout simplement que ce n'est pas en modifiant la structure que l'on obtiendra plus de fret. Il faut absolument à mon avis, car il semble que cela vient de toute part, analyser et évaluer la structure administrative.

M. Keyes: Très bien.

M. Masters: Je ne dis pas qu'il ne devrait pas y avoir de changements, mais je ne pense pas que cela apportera plus de marchandises à transporter.

M. Keyes: J'ai compris, et je vais passer à autre chose.

À la page 5 vous dites, et je cite:

Il serait peut-être temps de reconsidérer la nature de l'administration portuaire au Canada. La dernière révision, qui a nécessité 10 ans de travail, a permis en 1983 de créer la Loi sur la Société canadienne des ports. . .

Qui devrait procéder à cette révision, selon vous?

M. Masters: Je pense qu'il nous appartient à nous, avec Transports Canada, de procéder à cette révision interne. Il ne m'appartient pas de décider s'il doit s'agir d'une révision d'ensemble, car cela ne fait pas partie de mes attributions.

M. Keyes: Si vous deviez procéder à cette révision—et je ne suis pas sûr qu'elle soit opportune—est-ce que le mandat devrait préciser quels ports il faudrait fermer?

M. Masters: Je pense que si l'on examine les trois structures, il faudra rationaliser en quelque sorte.

M. Keyes: Peut-être privatiser? Vancouver, Montréal, Halifax?

M. Masters: J'ai du mal à utiliser ce terme, «privatisation», parce qu'à vrai dire nous sommes privatisés. Nous n'exploitons rien. Même les ports exploitent très peu de choses. Tout appartient à l'entreprise privée. Notre réseau portuaire est tel qu'il sert d'exemple à la privatisation au Mexique. Quand vous parlez de privatiser, je ne comprends pas très bien ce que vous entendez par là.

M. Keyes: À la page 13 de votre mémoire vous dites:

[Text]

A total of \$78.7 million has been paid to the shareholder under this regular dividend policy over the period 1986-1992. It was our understanding that this orderly policy would replace ad hoc calls experienced previously.

In 1990, however, and again at the end of 1992, special dividend calls have again been made upon the system for \$100 million and \$35 million respectively.

This is a gobbling up of profits through these special dividends. You get the impression that the government is saying to the ports that they're getting too profitable so they owe a special dividend of \$10 million this time around.

• 1200

Mr. Masters: I've tried hard to put both sides of the case on the table. One is that the government has made a cash call, and the other is that the government, over a period of time, has relinquished or written off a considerable amount of debt in the port system. All I'm saying is that I guess you have to look at one with the other. We're worried about too many ad hoc calls in the future, but one has to look at the subject in its entirety, I think.

Mr. Keyes: How do they identify that Vancouver should give this much and Montreal that much? How do they identify that amount?

Mr. Masters: I think on the extent of reserves.

Mr. Keyes: If your port is too big, if you're too profitable, we're going to tax it back from you.

Mr. Masters: We provide five-year corporate plans that show the cashflow; you can look at your current reserves and you could determine whether or not your perception is that somebody has too much money. They may have projects that are not accounted for as yet, which could take that money into consideration. There are always two sides to the debate.

Mr. Keyes: In your opinion, then, is the government taxing profits?

Mr. Masters: We've entered into an orderly return on its investment. I think the government is getting a very minor return on its investment. Montreal is 0.6% over 15 years. I think one has to be fair, but I think there is a problem. I've tried to say that.

Mr. Keyes: Nice balancing act.

Mr. Angus: Thank you for appearing before us today. I represent part of the port of Thunder Bay, one of the commission ports. Is there any advantage for Thunder Bay to become a Canada Ports Corporation port, or what would they lose if they went up to that other tier?

Mr. Masters: As for the first question, I'd stick with what I said. The problem at the moment in Thunder Bay is grain. I think you'd agree with me that no matter what structure we have, the grain problem has to be resolved. There is a grain problem. That's really what I was trying to say before. We're not going to add grain because we changed the structure.

[Translation]

Au total, 78,7 millions de dollars ont été versés à notre actionnaire de 1986 à 1992, conformément à la politique courante en matière de dividendes. Pour nous, il était entendu que cette politique systématique remplaçait les appels spéciaux qui nous avaient été précédemment faits.

Cependant, en 1990, puis à la fin de 1992, des appels de versements de dividendes spéciaux de 100 millions et de 35 millions de dollars respectivement ont encore été faits au réseau portuaire.

Ces dividendes spéciaux bouffent vos bénéfices, n'est-ce pas? On a l'impression que le gouvernement dit aux ports qu'ils sont trop rentables, de sorte qu'ils devront verser un dividende spécial de 10 millions de dollars cette fois-ci.

M. Masters: Je me suis efforcé de présenter les deux côtés de la médaille. D'une part, le gouvernement a fait une demande de remboursement, mais, d'autre part, le gouvernement, sur une période de plusieurs années, a cédé ou radié un pourcentage considérable des dettes du système portuaire. Tout ce que je dis, c'est qu'on ne doit pas examiner l'un sans l'autre. Nous craignons d'être inondés de demandes ponctuelles de remboursement dans l'avenir, mais je pense qu'il faut considérer la question dans son ensemble.

M. Keyes: Comment détermine-t-on ce que Vancouver ou Montréal doivent donner? Comment calcule-t-on la somme en question?

M. Masters: Cela dépend de l'ampleur des réserves.

M. Keyes: Si votre port est trop gros, s'il est trop rentable, on vous impose sur vos profits.

M. Masters: Nous fournissons des plans d'entreprise quinquennaux où figurent les mouvements de trésorerie. En examinant les réserves actuelles, il est possible de déterminer si, à votre avis, une partie a trop d'argent. Il est possible que certains projets ne soient pas encore pris en compte, et que l'argent en question doive y être injecté. Il y a toujours deux côtés à la médaille.

M. Keyes: À votre avis, le gouvernement impose-t-il les profits?

M. Masters: Il a commencé à empocher de façon méthodique les bénéfices de son investissement. D'ailleurs, je pense que le gouvernement n'obtient qu'un rendement mineur sur son investissement. À Montréal, il s'agit de 0,6 p. 100 sur 15 ans. Je pense qu'il faut être juste, mais qu'il existe néanmoins un problème. C'est le message que j'ai essayé de transmettre.

M. Keyes: Très beau numéro d'équilibriste.

M. Angus: Je vous remercie d'avoir accepté de comparaître devant nous aujourd'hui. Je représente une partie du port de Thunder Bay, l'un des ports de la commission. Serait-il avantageux pour Thunder Bay de devenir un port régi par la Société canadienne des ports, ou perdrait-il quelque chose s'il relevait de cette entité?

M. Masters: Comme pour la première question, je m'en tiens à ce que j'ai dit. Pour l'instant, le problème du port de Thunder Bay est un problème de céréales. Vous conviendrez avec moi que, peu importe la structure en place, il faut régler le problème céréalier. Tout tourne autour de cela. C'est ce que j'ai essayé de faire comprendre tout à l'heure. Même si nous modifions la structure, ce n'est pas cela qui va multiplier les livraisons de céréales.

[Texte]

The harbour commission versus the LPC or versus a divisional port—one pays taxes, one doesn't; one raises money at the bank at higher rates of interest than the other; one has seemingly more administration than the other. I think that's the administrative review that has to take place. If it's on that issue, Mr. Angus, I think you have it right. There are three ways to look at how this should operate, how do they compete in the case of Thunder Bay.

Mr. Angus: Do the harbour commission ports have much more autonomy than the Canada Ports Corporation ports in terms of capital, fees, or policy?

Mr. Masters: I say no. First of all, all of its tariffs are approved by Governor in Council. Secondly, it has complete operational autonomy. So does Ports Canada, and they probably have to pay more money for their capital, because they're not agents of the Crown.

Mr. Angus: They get it from the private sector.

Mr. Masters: That's right.

Mr. Angus: I don't disagree with the way you phrased it in the document in terms of the need for a national body to deal with things like the handling of through-put for export and what have you. The vast majority of the members of the individual port corporations, albeit appointed by the Crown, tend to be people from within the general service area. Is that not correct? In other words, the Vancouver port is made up primarily of people from British Columbia.

Mr. Masters: Yes.

Mr. Angus: At the harbour commissions it's roughly the same thing. There are some federal appointees who tend to be from that immediate area, as well as municipal appointees. In both cases we have locals in the driver's seat,

• 1205

As you just pointed out, the Port of Thunder Bay has to get Order in Council approval for its rates, so there's no difference there. The only difference is who selects the individuals to be on those bodies. The feds select most of them. In some cases the municipalities have the chance to put at least a percentage on. I guess the question is not so much whether we need to have a national system—I think we all agree we do—it's to whom the people are accountable, whether they're accountable to the federal government directly because they're all appointed by the government of the day, or whether there's a mix of federal and local. The third element would be whether or not, within the purview of a national system, they should be selected in some way at the local level.

Mr. Masters: You've identified the issue. There are municipal appointments in that system and there are federal appointments. There are no provincial appointments.

Mr. Angus: Right.

[Traduction]

On peut comparer la commission portuaire par rapport aux sociétés portuaires locales ou aux ports de division. Dans un cas l'un paie des impôts et l'autre pas; un deuxième est assujéti à des taux d'intérêt bancaires supérieurs aux autres, et le troisième a une structure administrative plus lourde. Je pense que c'est dans cette perspective administrative qu'il faut examiner les diverses options. Si vous vous placez dans cette optique, monsieur Angus, je pense que vous avez raison. Il y a trois modes de fonctionnement, et il faut voir lequel est plus favorable dans le cas de Thunder Bay.

M. Angus: La commission portuaire a-t-elle beaucoup plus d'autonomie que la Société canadienne des ports pour ce qui est de son capital, de ses droits ou de son orientation?

M. Masters: Je dirais que non. Premièrement, tous ses tarifs doivent être approuvés par le gouverneur en conseil. Deuxièmement, sur le plan des opérations, elle jouit d'une autonomie totale. Même chose d'ailleurs pour la Société canadienne des ports, mais cette dernière doit sans doute payer plus cher ses capitaux, étant donné qu'elle n'est pas un mandataire de la Couronne.

M. Angus: Elle obtient ses capitaux du secteur privé.

M. Masters: C'est exact.

M. Angus: Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous dites dans votre document, soit qu'il est nécessaire d'avoir un organisme national chargé de s'occuper notamment de l'acheminement des marchandises destinées à l'exportation, etc. La grande majorité des membres des sociétés portuaires, même s'ils sont nommés par la Couronne, sont généralement des gens de la région desservie, n'est-ce pas? Autrement dit, la Société du port de Vancouver est composée surtout de citoyens de la Colombie-Britannique.

M. Masters: Oui.

M. Angus: À la commission portuaire, c'est à peu près la même chose. Il y a des représentants fédéraux, qui, généralement, sont de la région immédiate, ainsi que des représentants municipaux. Dans les deux cas, ce sont les représentants locaux qui ont le haut du pavé.

Comme vous venez de le dire, le port de Thunder Bay doit faire approuver ses tarifs par décret du conseil, ce qui revient au même. La seule différence tient à la personne chargée de choisir les membres qui siégeront à ces organismes. Le gouvernement fédéral choisit la plupart d'entre eux. Parfois, les municipalités ont l'occasion d'en choisir une certaine proportion. Il ne s'agit donc pas tant de savoir si nous avons besoin d'un réseau national—sur ce plan, nous sommes tous d'accord—mais plutôt à qui il faut rendre des comptes: est-ce directement au gouvernement fédéral parce que ces personnes sont nommées par le gouvernement du jour, ou relèvent-elles à la fois du gouvernement fédéral et de l'administration locale? En troisième lieu, il convient de savoir si, pour la poursuite de notre objectif d'un réseau national, ces personnes seront choisies au niveau local d'une façon ou d'une autre.

M. Masters: Vous avez cerné le problème. Certaines personnes sont nommées par les municipalités, en vertu de ce système, et d'autres par le gouvernement fédéral. Aucune nomination n'est faite par la province.

M. Angus: C'est exact.

[Text]

Mr. Masters: Whether it's Montreal, Halifax, Vancouver, when the debate is taking place on port structures, it's always from the absent party. At least that's my perception.

Mr. Angus: Not always, but I take your point. The unions would also argue that they perhaps might have some representation.

Mr. Masters: I think they have. In most of the LPCs there's union representation.

Mr. Angus: Okay. I wasn't aware of that.

You mentioned in your document the new process of blanket approval. What I wasn't clear on, though, was whether individual port capital plans are included in Canada Ports Corporation's annual report or whether once the Port of Montreal's plan receives approval from Canada Ports Corporation, and assuming that the money is there, they can go ahead and proceed with that. Is that the case?

Mr. Masters: Each of the ports submit their plan and we submit ours and theirs to Finance, Treasury Board and Transport. It is a collective effort.

Mr. Angus: At that point Finance and Treasury Board will give the blanket approval for the plan for Canada Ports Corporation and for the Port of Vancouver, the Port of Prince Rupert, the Port of Montreal, Halifax, and so forth.

Mr. Masters: That's right.

Mr. Angus: What you've eliminated is the need for those individual ports to go back through the hoop, even after they have budgetary approval—

Mr. Masters: That's right.

Mr. Angus: I gather it takes a hell of a long time to get that. So you've eliminated that red tape.

Mr. Masters: Yes.

Mr. Tessier: We've eliminated Transport and Treasury Board.

Mr. Angus: Their second go-around.

Mr. Tessier: Yes.

Mr. Masters: Six months ago, if you made a presentation, it had to get legal approval from CPC, legal approval from Transport, financial approval from CPC, financial approval from Transport. Once we had the blanket approval system in place—which is now—it stopped with us.

Mr. Angus: That makes so much sense. You mentioned in your brief that you had worked out a plan with the feds, with your parents in effect, of an ongoing payment plan of your surpluses. What's to say that because they need that extra money because of the fiscal crunch, they're not arbitrarily going to reinsert themselves and say to the Port of Halifax that they cannot expand their container facilities.

Mr. Masters: I don't think that's a problem. The financing of new facilities is either from cash reserves or from corporate borrowing, but why borrow if you have the money? In the case of Vancouver they would have to borrow \$30 million more than they would have had to borrow if they hadn't had that cash call. The argument is there.

[Translation]

M. Masters: Qu'il s'agisse de Montréal, de Halifax, ou de Vancouver, lorsqu'on discute des administrations portuaires, c'est toujours à l'instigation de la partie non représentée. C'est du moins mon impression.

M. Angus: Pas toujours, mais je comprends ce que vous voulez dire. Les syndicats soutiennent également qu'ils devraient peut-être être représentés dans ces organismes.

M. Masters: Je pense qu'ils le sont. Les syndicats sont représentés dans la plupart des SPL.

M. Angus: Très bien. Je ne le savais pas.

Vous parlez dans votre mémoire du nouveau système d'approbation générale. Je n'ai pas bien compris, toutefois, si les plans d'investissement de chacun des ports sont inclus dans le rapport annuel de la Société canadienne des ports ou si, une fois que le port de Montréal fait approuver son plan par la SCP et à supposer qu'il ait les fonds nécessaire, il peut aller de l'avant et mettre ce plan en vigueur. Est-ce le cas?

M. Masters: Chaque port soumet son plan, et nous soumettons le nôtre et le leur aux Finances, au Conseil du Trésor et aux Transports. Il s'agit d'un effort concerté.

M. Angus: À ce moment-là, le ministère des Finances et le Conseil du Trésor accorderont l'approbation générale du plan pour la Société canadienne des ports et le port de Vancouver, ou de Prince Rupert, ou encore le port de Montréal, Halifax ou autre.

M. Masters: C'est exact.

M. Angus: Il n'est donc plus nécessaire que chacun des ports suive le même processus étape par étape, même après avoir fait approuver leur budget. . .

M. Masters: C'est exact.

M. Angus: Je suppose que cela prend énormément de temps. Vous avez donc supprimé toute cette paperasserie.

M. Masters: En effet.

M. Tessier: Nous avons supprimé l'étape du ministère des Transports et du Conseil du Trésor.

M. Angus: Pour la deuxième approbation.

M. Tessier: Oui.

M. Masters: Il y a six mois, si vous aviez fait une demande, il aurait fallu obtenir l'approbation légale de la SCP et de Transports Canada, outre l'approbation financière de ces deux organismes. Grâce au système d'approbation générale—qui est désormais en place—le processus s'arrête à nous.

M. Angus: C'est beaucoup plus logique. Vous dites dans votre mémoire que vous avez élaboré un plan de concert avec le gouvernement fédéral, en fait avec les gens dont vous relevez, en vue d'effectuer des versements continuels de vos excédents. N'y a-t-il pas lieu de craindre que, du fait qu'ils ont besoin de cet argent supplémentaire en raison de la situation financière précaire, ils ne décident arbitrairement de reprendre leur place dans le système en disant au port de Halifax qu'il ne peut pas élargir ses installations de conteneurs?

M. Masters: Cela ne pose pas de problème, à mon avis. Le financement des nouvelles installations se fera ou grâce aux réserves en espèces, ou grâce aux emprunts des sociétés, mais pourquoi emprunter si l'on dispose des fonds nécessaires? Quant au port de Vancouver, il lui faudra emprunter 30 millions de dollars de plus que s'il n'avait pas dû effectuer ce remboursement. C'est très clair.

[Texte]

Mr. Tessier: If there is a viable project, whether the money comes from the reserve of the port or from borrowing at a chartered bank, the project will never be stuck on those grounds.

Mr. Angus: Okay. Fair enough. Maybe I was wrong to use that example. What kind of protection does Canada Ports have, in spite of this new procedure you've worked out in concert with Transport and Treasury Board, that they're not going to come around and change the rules arbitrarily a year from now?

• 1210

Mr. Masters: There's a difference between approving a project and funding a project. You have to make that distinction. We can go down the approval road all the way, whether we have cash on hand or not, and do the project, because we can get involved in corporate borrowing the way any industry would. The only issue really is, will the government call some cash reserves? It doesn't stop anything. It doesn't impede anything.

Mr. Angus: So money aside, you're confident that now that you've worked out this new procedure, the government will not for any reason be able to derail you, and arbitrarily reimpose new conditions.

Mr. Masters: I don't see any need or desire on the part of the government to impede a project. It may wish to recall, and has recalled, some funds which they perceived to be their funds. I guess quite correctly they are. So that's the issue.

Mr. Angus: Are all of the individual ports that are members of Canada Ports Corporation profitable or do some have an operating deficiency and require a cross-subsidization from Canada Ports Corporation itself?

Mr. Masters: First of all, there can be no cross-subsidization of an LPC, so they're out of it.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Masters: The divisional ports are one funding. There are ports there that are not profitable. Churchill is not profitable, and some are growing quickly. Sept-Îles and Three Rivers seem to be growing these days. They operate as a funding unit. Both those ports and LPCs put money into something called the interport loan fund, and we loan money to the different ports for viable projects, so there is in a way a funding within the LPC structure that can accommodate our requirements.

Mr. Angus: Is that sort of a permanent revolving fund?

Mr. Masters: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. We'll move on to Mr. Richardson. The chair will bear in mind that you very graciously offered the officials a substantial portion of your time.

Mr. Richardson: While we were, of course, interested in hearing from the corporation, those of us on this side of the table have been pressing for some time, as has my colleague from Thunder Bay, for a review of the ports. I think it was a matter before this committee for some considerable time, and a debate as to the use of this committee's time over the past year. I think we recognized this concern. Certainly Mr. Atkinson and those of us on this side of the table recognized that and in fact

[Traduction]

M. Tessier: S'il s'agit d'un projet viable, que l'argent provienne des fonds de réserve du port ou d'un emprunt contracté auprès d'une banque à charte, le projet ne sera jamais bloqué pour cette raison.

M. Angus: Très bien, je comprends. J'ai peut-être eu tort d'utiliser cet exemple. Qu'est-ce qui garantit à la Société canadienne des ports que, malgré la nouvelle procédure que vous avez élaborée de concert avec Transports Canada et le Conseil du Trésor, ces derniers ne vont pas changer d'avis et modifier les règles de façon arbitraire dans un an?

M. Masters: Il y a une différence entre approuver un projet et le financer. Il faut faire la distinction. Nous pouvons suivre jusqu'au bout la filière d'approbation, que l'on dispose ou non des liquidités, et réaliser le projet parce qu'il est possible pour la société de faire des emprunts, comme n'importe quelle autre industrie. La seule question qui se pose, c'est de savoir si le gouvernement réclamera des réserves de liquidités? Cela n'empêche rien.

M. Angus: Abstraction faite de la question du financement, vous êtes certains, maintenant que vous avez conçu ce nouveau mécanisme, que le gouvernement ne pourra pas faire dérailler le projet et imposer arbitrairement de nouvelles conditions.

M. Masters: Le gouvernement ne semble avoir nullement l'intention ou le désir d'entraver le projet. Il voudra peut-être exiger le remboursement de fonds qu'il estime lui appartenir, comme il l'a déjà fait. D'ailleurs, ces fonds lui appartenaient. Voilà donc la question.

M. Angus: Est-ce que chacun des ports regroupés dans la Société canadienne des ports est rentable, ou certains sont-ils déficitaires, et ont-ils besoin d'être financés par les autres éléments du groupe?

M. Masters: Tout d'abord, il ne peut y avoir d'inter-financement pour une SPL. C'est donc hors de question.

M. Angus: Entendu.

M. Masters: Les ports de division sont une seule unité de financement. Certains ports ne sont pas rentables. C'est le cas de Churchill, tandis que d'autres connaissent une expansion rapide. C'est le cas de Sept-Îles et de Trois-Rivières. Ils représentent une seule unité de financement. Ces deux ports et les SPL versent des crédits au fonds de prêts interportuaires, et nous accordons des prêts aux divers ports qui soumettent des projets viables. Il y a donc au sein de la structure des SPL un mécanisme de financement qui peut répondre à nos besoins.

M. Angus: Une sorte de fonds renouvelable permanent?

M. Masters: Oui.

Le président: Merci, monsieur Angus. Nous passerons maintenant à M. Richardson. Je n'oublierai pas que vous avez très gentiment offert aux fonctionnaires une partie considérable de votre temps de parole.

M. Richardson: Même si nous tenions évidemment à entendre les représentants de la société, de ce côté-ci de la table nous réclamons depuis quelque temps déjà un examen des ports, comme le fait mon collègue de Thunder Bay. La question a occupé le comité pendant une assez longue période et a fait l'objet d'un débat sur le programme d'activités du comité pendant l'année. Nous sommes donc sensibilisés à la question. M. Atkinson et les députés de ce côté-ci de la table en sont

[Text]

asked this committee to undertake a review of the ports. Unfortunately that request was vetoed by the Liberal Party, so we weren't able to do that. I'm a little surprised to see that the representative here today is raising it with some indignation, because in fact it was his party that shot down that comprehensive review of the Canada ports system that was recommended by Mr. Atkinson of this side and supported by Mr. Angus of the NDP.

In any event, I was curious about your comments with regard to the east-west transportation lines as opposed to the north-south. I quote you to say that you "will become mere clients of the American ports and railways with their advantages of local market density."

As a westerner, particularly one from Alberta, I often have questioned this myself, being closer to the larger market densities of the United States than we are to those of central Canada. Do you really see it as an advantage to, say, those of us in Calgary to have this east-west line in terms of costs to consumers, rather than a north-south line?

Mr. Masters: I think if you didn't have east-west, you could get beaten up really badly north-south. If you didn't have Canadian Ports to get you the option of being attractive to an American port, then I think you'd have some serious problems if you were a shipper. Our concern is, how do we keep our ports competitive so that the shipper wants to move east-west, because the pressure is there for him to go north-south, particularly from Alberta. I think Long View and the northern tier is something we are really worried about.

• 1215

We are also worried about the Mississippi system. We are worried about what they call the Avenue of the Americas and the subsidization of the canal system, which can well affect the seaway as well. I know you are worried about that as well as I am. We're very concerned about changes in grain, where subsidies would be paid and not going through a Canadian port. We'd be scared stiff. So the east-west, north-south is very alive for us.

Mr. Richardson: Thank you for that observation.

I have one final point concerning the notation in your presentation today about that period from 1978 to 1990 when ports benefited from the cancellation of loans and interest from the federal government. As was noted in a question earlier, there have been demands by the treasury on the port system to repay some money, by way of dividends, in the neighbourhood of \$135 million over the past three years, but in the subsequent 10 or 12 years in fact the government really handed the ports over \$700 million, is that right?

Mr. Masters: Correct.

Mr. Richardson: So in a period of better times for the government they lent out more to the ports and then in tough times when there was a little surplus from the ports it has come back a bit to the government. Is that how the things balanced out?

[Translation]

conscients et ont demandé que le comité entreprenne un examen des ports. Malheureusement, le Parti libéral a opposé son veto à cette idée, ce qui a rendu la chose impossible. Je m'étonne un peu que son représentant ici aujourd'hui soulève la question avec indignation, puisque c'est son parti qui a fait obstacle à l'examen complet du réseau des ports canadiens recommandé par M. Atkinson et appuyé par M. Angus du NDP.

Quoi qu'il en soit, j'ai été intrigué par ce que vous avez dit à propos de l'axe de transport est-ouest par opposition à l'axe nord-sud. Vous dites, je vous cite, que vous risquez «de devenir de plus en plus de simples clients des ports et des chemins de fer américains, qui, eux, bénéficient de marchés locaux à forte densité».

Comme je viens de l'Ouest, de l'Alberta, je me suis souvent penché sur la question, puisque nous sommes plus près des marchés à forte densité des États-Unis que de ceux du centre du Canada. Pour ceux qui habitent Calgary, par exemple, estimez-vous vraiment que c'est un avantage pour eux de disposer de cet axe est-ouest, si l'on songe à ce que cela coûte aux consommateurs, plutôt que d'avoir un axe nord-sud?

M. Masters: Si vous n'aviez pas l'axe est-ouest, je vous assure que vous y goûteriez sur l'axe nord-sud. Si les ports canadiens ne vous rendaient pas intéressants pour un port américain, je pense que vous auriez de graves problèmes si vous étiez un armateur. La question, c'est comment garder nos ports compétitifs pour que l'armateur choisisse l'axe est-ouest plutôt que l'axe nord-sud, alléchant surtout à partir de l'Alberta. Ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est Long View et la partie septentrionale.

Le réseau du Mississippi nous inquiète aussi. Nous redoutons ce que les Américains appellent l'avenue des Amériques et le subventionnement du réseau fluvial, ce qui a des conséquences pour la voie maritime. Je sais que cela vous inquiète autant que moi. Nous redoutons beaucoup que des changements soient apportés au transport du grain, qui serait subventionné, mais qui ne passerait pas par un port canadien. Cela nous fait terriblement peur. L'affrontement entre l'axe est-ouest et l'axe nord-sud est quelque chose que nous vivons tous les jours.

M. Richardson: Je vous remercie de cette observation.

J'ai une dernière chose à dire à propos de ce que vous avez affirmé dans votre exposé d'aujourd'hui au sujet de la période de 1978 à 1990, lorsque les ports ont bénéficié de l'annulation des prêts consentis par le gouvernement fédéral ainsi que des intérêts courus. Une question posée tout à l'heure rappelait en effet que le Trésor réclame de la SCP le remboursement de certaines sommes, sous forme de dividendes, soit environ 135 millions de dollars sur les trois dernières années. Pourtant, dans les 10 ou 12 ans qui ont suivi le gouvernement a en fait versé aux ports plus de 700 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Masters: C'est juste.

M. Richardson: En période de prospérité, le gouvernement a donc prêté plus d'argent aux ports, tandis qu'en période d'austérité, lorsque les bénéfices des ports étaient maigres, une petite partie a été remise au gouvernement. C'est bien ainsi que les choses se sont équilibrées?

[Texte]

Mr. Masters: That's correct.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, those are all the questions I have.

Mr. Atkinson: One of the things that struck me in your submission was especially the provincial or local trade barriers, and we know they exist. I would certainly say that any mechanism to get around the provincial trade barriers as they presently exist—I know we are trying to tear them down—is certainly an important aspect of the Ports Corporation mandate as far as I'm concerned.

Mr. Masters: The point we're raising is that if a major port is not in federal hands there could be provincial trade barriers from that port.

Mr. Atkinson: We have already seen them, so we know that is a distinct possibility.

Mr. Masters: From a commercial point of view, from a middle-of-the-country point of view, it is very important for shippers and receivers to be treated equitably with those people who are in the port area. That is the reason there is a very compelling need to have the control of the ports federal, it seems to me.

Mr. Atkinson: The other thing we heard about was the Deltaport project in Vancouver and the \$30 million and what was going to happen. They still seem to be going ahead with it, as you say, even thinking about borrowing money in the private market. They would have to go to Treasury Board and the government for approval for that particular thing. We didn't hear anything on the other side, I must admit, about the economic viability of the Deltaport itself. It's a great deal of money. In fact, I subsequently heard some rumours—and that's all I can put them down to—whether it is going to be economically feasible, and whether they are looking at it with the correct numbers, and so on. Do you have any comments on that?

Mr. Masters: We've spent a great deal of time on the Deltaport project. Our board has approved it in principle, subject to receiving final financial arrangements with the principal people. We believe it's an absolute requirement. If the Port of Vancouver is to grow in the intermodal business then Deltaport is essential. As such, the next requirement is for it to be a viable project, and it's our belief that it will be.

Mr. Atkinson: Okay. That's fair enough.

I think all of us see the price we have to pay if things like reviews are farmed out to commissions, while we have a committee system here. Would you welcome a review by this committee of the ports system?

• 1220

Mr. Masters: I really don't know whether it is my place, if you like, but I can say that I'd rather be here than before a commission. There has been 10 years' worth of experience prior to 1983 in evaluating this subject. This has been constantly at issue. Every day someone would question whether you should be here. Yes, there's a need to come to grips with it. There are three systems. As we've tried to point out, there are different ports competing with each other under different rules. Much of

[Traduction]

M. Masters: Oui.

M. Richardson: C'était mes seules questions.

M. Atkinson: Une des choses qui m'ont frappé dans votre exposé, c'est la question des obstacles commerciaux locaux ou provinciaux, dont on connaît l'existence. La suppression de ces obstacles—je sais que l'on s'y attaque—est un volet important des attributions de la SCP.

M. Masters: Ce que nous soulignons, c'est que si un port important ne relève pas du gouvernement fédéral, le port peut créer des obstacles commerciaux de type provincial.

M. Atkinson: Nous en avons déjà été témoins, et nous savons donc que c'est très possible.

M. Masters: Du point de vue commercial, du point de vue de quelqu'un qui se situe au centre du pays, il est très important pour les expéditeurs et les réceptionnaires d'être mis sur un pied d'égalité avec ceux qui sont dans la zone du port. C'est pourquoi il est primordial que les ports relèvent du gouvernement fédéral, d'après moi.

M. Atkinson: Il a aussi été question du projet Deltaport à Vancouver et des 30 millions de dollars. On semble vouloir aller de l'avant, et même songer à emprunter des capitaux sur le marché privé. Il faudrait qu'ils s'adressent au Conseil du Trésor et au gouvernement pour obtenir l'approbation dans ce cas. En revanche, on n'a rien entendu à propos de la viabilité économique de Deltaport. C'est beaucoup d'argent. En fait, j'ai entendu des rumeurs—rien de plus—de gens qui doutaient de la viabilité économique de l'idée et de la fiabilité des chiffres. Avez-vous des choses à dire à ce propos?

M. Masters: Nous avons consacré beaucoup de temps au projet Deltaport. Notre conseil d'administration l'a approuvé en principe, à condition que soient réglées les dernières conditions financières avec les principaux intéressés. Pour nous, c'est indispensable. Deltaport est essentiel à l'expansion des services intermodaux du port de Vancouver. C'est pourquoi il faut s'assurer que le projet est viable; d'après nous, il le sera.

M. Atkinson: D'accord. Ça me va.

Nous voyons tous, je crois, le prix à payer lorsque des examens sont confiés à des commissions, alors que nous disposons des comités ici. Seriez-vous en faveur d'un examen du réseau des ports par le comité?

M. Masters: Je ne sais pas si j'ose le dire, mais je préfère comparaître ici que devant une commission. Avant 1983, on a examiné pendant 10 ans cette question. Rien n'est encore réglé. Tous les jours, quelqu'un demandait si nous étions bien à notre place. Oui, il faut trouver une solution. Il y a trois systèmes. Comme nous avons tenté de le démontrer, les ports se font concurrence sans être assujettis aux mêmes règles. Le problème pourrait être réglé en vertu de la loi actuelle. Je n'ai pas voulu

[Text]

this can be resolved within the context of the existing legislation. I wasn't saying that we're the only people who should look at this, but within the context of our act there is an ability for the Department of Transport and ourselves to review the existing situation. I think that has to happen regardless of what is done elsewhere. I think that has to happen.

Mr. Atkinson: I think we'd certainly like to be involved in that as the legislators and as individuals who could make recommendations. I can certainly see you and the department doing it, but I hope you would involve this committee as well. I think that's a function that we really should play. I don't think it's necessary to go outside, and I think it can be done a lot more efficiently and a lot more quickly. I certainly hope the transport committee will take that on as a major project after the next election. I hope we can leave that as a recommendation for them.

The Chairman: Gentlemen. I want to thank you for making your appearance before the transport committee this morning. We appreciate it, and your comments have been duly noted.

Mr. Masters: Thank you, Mr. Corbett.

The Chairman: The meeting is adjourned until 3:30 p.m. in this room.

[Translation]

dire que nous sommes les seuls à devoir examiner cette option, mais en vertu de la loi qui nous régit, le ministère des Transports et nous-mêmes sommes habilités à examiner la situation. Je pense que nous devons le faire indépendamment de ce qui se fait ailleurs. Il le faut.

M. Atkinson: Nous voudrions certainement participer à cet exercice en tant que législateurs habilités à formuler des recommandations. Je trouve normal que vous le fassiez avec le Ministère, mais j'espère que vous permettrez au comité de participer aussi au processus. J'estime que c'est un rôle que nous devrions jouer. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller à l'extérieur et que nous pourrions le faire beaucoup mieux et beaucoup plus vite. J'espère certainement que le comité des transports se saisira de ce dossier important après la prochaine élection. J'espère que nous pourrions formuler une recommandation à l'intention de nos successeurs.

Le président: Messieurs, je tiens à vous remercier d'avoir comparu devant le comité des transports. Nous vous en sommes reconnaissants et nous avons pris bonne note de vos commentaires.

M. Masters: Merci, Monsieur Corbett.

Le président: La séance est levée jusqu'à 15 h 30. Nous reprendrons nos travaux ici même.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste — lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Railway Association of Canada:

Robert (Bob) H. Ballantyne, President;

James (Jim) N. Speirs, Vice-President.

From the Aircraft Operations Group Association:

Wayne Foy, Chairman.

From LUSCAR Ltd.:

Emile J. Dubois, Manager, Transportation;

James E. Foran, Legal Counsel.

From Canada Ports Corporation:

Arnold E. Masters, Chairman of the Board;

Jean Michel Tessier, President and Chief Executive Officer;

Hassan Ansary, Executive Vice-President.

TÉMOINS

De l'Association des chemins de fer du Canada:

Robert (Bob) H. Ballantyne, président;

James (Jim) N. Speirs, vice-président.

De l'Association du groupe de la navigation aérienne:

Wayne Foy, président.

De LUSCAR Ltd.:

Emile J. Dubois, directeur, Transport;

James E. Foran, conseiller juridique.

De la Société canadienne des ports:

Arnold E. Masters, président du Conseil;

Jean Michel Tessier, président-directeur général;

Hassan Ansary, vice-président adjoint.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 54

Fascicule n° 54

Tuesday, May 25, 1993

Le mardi 25 mai 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review"

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 25, 1993

(73)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in a televised session, at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and Lee Richardson.

Other Member present: Joy Langan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Saskatchewan Department of Highways and Transportation: Bernie Churko, Acting Assistant Deputy Minister, Policy and Programs Division. From the Canadian Pulp and Paper Association: Howard Hart, President; David W. Church, Director, Packaging, Purchasing and Transportation; J.R. Edgar, Vice-President, Transportation, Repap Enterprises Inc.; James E. Foran, Barrister & Solicitor, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Limited; R.T. Beckwith, Corporate Traffic Manager, E.B. Eddy Forest Products, Ltd. From the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada): Bob Chernecki, Assistant to the President; Jo-Ann Hannah, CAW Research; Dennis Cross, CAW Local 101, CP Health and Safety; John Merritt, CAW Local 100, CN and VIA Health and Safety; Norm Romas and Stan Horodyski, CAW, Rail Division. From the Canadian International Freight Forwarders Association, Inc.: Karl H. Legler, President; Christopher Gillespie, Director of the National Board of Directors. From the Canadian Shippers' Council: James D. Moore, Vice-Chairman; H. Pierre Racine, Director; Walter Mueller, Secretary. From United Transportation Union - Canada: Ron Bennett, National Legislative Director. From Canada Westbound Rate Agreement (CWRA): Edward J. Le Blanc, Managing Director; Richard Rusk, Legal Counsel.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Bernie Churko made a statement and answered questions.

Howard Hart made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:40 o'clock p.m., the sitting resumed.

Robert Chernecki made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

Karl Legler made a statement and, with the other witness, answered questions.

James D. Moore made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 25 MAI 1993

(73)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient une séance télévisée à 15 h 40, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes et Lee Richardson.

Autre député présent: Joy Langan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan: Bernie Churko, sous-ministre adjoint par intérim, Politique et Programmes. De l'Association canadienne des pâtes et papiers: Howard Hart, président; David W. Church, directeur général, Emballage, approvisionnement et transport; J.R. Edgar, vice-président, Transport, Les Entreprises Repap Inc.; James E. Foran, avocat, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel Limited; R.T. Beckwith, gérant, Traffic corporatif, Produits Forestiers E.B. Eddy Ltée. Du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada): Bob Chernecki, adjoint au président; Jo-Ann Hannah, recherchiste; Dennis Cross, Secteur 101, CP, Santé et sécurité; John Merritt, Secteur 100, CN et VIA, Santé et sécurité; Norm Romas, Chemins de fer; Stan Horodyski, Chemins de fer. De l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.: Karl H. Legler, président; Christopher Gillespie, directeur du Conseil d'administration. Du Canadian Shippers' Council: James D. Moore, vice-président; H. Pierre Racine, directeur; Walter Mueller, secrétaire. Des Travailleurs unis des transports - Canada: Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada. De Canada Westbound Rate Agreement (CWRA): Edward J. Le Blanc, directeur général; Richard Rusk, conseiller juridique.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Bernie Churko fait un exposé et répond aux questions.

Howard Hart fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 15, la séance est suspendue.

À 17 h 40, la séance reprend.

Robert Chernecki fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Karl Legler fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

James D. Moore fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Ron Bennett made a statement and answered questions.

Richard Rusk made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 8:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Ron Bennett fait un exposé et répond aux questions.

Richard Rusk fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 20 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 25, 1993

• 1537

The Chairman: This afternoon we have with us, from the Saskatchewan Department of Highways and Transportation, Mr. Bernie Churko, Acting Assistant Deputy Minister.

Welcome to the hearings this afternoon, Mr. Churko. I am assuming you will be presenting the brief you submitted to the committee, and I would invite you to proceed.

Mr. Bernie Churko (Acting Assistant Deputy Minister, Policy and Programs Division, Saskatchewan Department of Highways and Transportation): Thank you very much, Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport.

First of all, let me indicate that the Hon. Murray Koskie, Minister of Highways and Transportation, regrets that he cannot be here personally to appear before your committee. The relatively short notice, combined with a very busy schedule, made it impossible for him to appear today. However, he believes that the work of your committee is of extreme importance and felt that the Government of Saskatchewan should appear to present our views, and perhaps more importantly to respond to questions your committee members may have.

The Government of Saskatchewan welcomes the opportunity to appear before the House of Commons Standing Committee on Transport. Our submission to the National Transportation Act Review Commission outlined the province's main concerns regarding regulations of each mode of transport. It provides a comprehensive review of our major concerns with current transportation policy. Because of the limited time available, this submission will focus on rail transportation, its importance to Saskatchewan, and the views of the Province of Saskatchewan on the major recommendations of the National Transportation Act Review Commission. In addition, Saskatchewan recognizes that the federal government has almost exclusive jurisdiction and primary responsibility for the rail system.

Saskatchewan is a major user of the Canadian rail system, originating more than 35 million tonnes of rail freight annually, or 20% of national rail traffic. Most of these shipments are destined to export markets in the U.S. and offshore. Our shippers are dependent on rail service because they are typically more than 1,000 miles from markets. Bulk commodities cannot be efficiently transported by truck beyond a distance of 300 to 500 miles. Effectively, we are captive to the rail mode for our bulk shipments.

Saskatchewan is concerned about the deteriorating financial health of the railways. Shippers are facing increased competition. CN and CP Rail have had to reduce costs and rates so that their shippers can stay in business. The railways are now

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 25 mai 1993

Le président: Nous accueillons parmi nous cet après-midi M. Bernie Churko, sous-ministre adjoint suppléant, ministère des Autoroutes et des Transports de la Saskatchewan.

Je vous souhaite la bienvenue aux audiences de cet après-midi, M. Churko. Je suppose que vous allez présenter au comité le mémoire que vous avez déposé. Je vous invite donc à le faire.

M. Bernie Churko (sous-ministre adjoint suppléant, Direction de la politique et des programmes, ministère des Autoroutes et des Transports de la Saskatchewan): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, et je remercie les membres du Comité permanent des transports.

Permettez-moi tout d'abord de vous dire que l'honorable Murray Koskie, ministre des Autoroutes et des Transports, regrette de ne pouvoir comparaître. Il lui est impossible de le faire aujourd'hui, compte tenu de l'avis tardif et d'un horaire très chargé. Il considère cependant que le travail de votre comité est d'une très grande importance et estime donc que le gouvernement de la Saskatchewan doit comparaître pour exposer ses points de vue et, ce qui importe peut-être davantage, répondre aux questions des membres du comité.

Le gouvernement de la Saskatchewan apprécie l'occasion qui lui est donnée de comparaître devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes. Dans son mémoire à la Commission d'examen de la Loi nationale sur les transports, la province a exposé l'essentiel de ses opinions sur la réglementation de chaque mode de transport. Ce mémoire donne une vue d'ensemble des principales positions de la Saskatchewan à l'égard de la politique actuelle en matière de transport. Compte tenu du peu de temps dont nous disposons, le présent mémoire mettra l'accent sur le transport ferroviaire, son importance pour la Saskatchewan ainsi que sur les opinions de la province au sujet des principales recommandations de la Commission. De plus, la Saskatchewan reconnaît la compétence pratiquement exclusive et la responsabilité primordiale du gouvernement fédéral pour ce qui est du réseau ferroviaire.

La Saskatchewan est l'un des grands utilisateurs du réseau ferroviaire canadien. Elle constitue le point d'origine de plus de 35 millions de tonnes de marchandises transportées par rail chaque année, soit 20 p. 100 du trafic ferroviaire national. La plupart des expéditions sont destinées au marché d'exportation des États-Unis et d'autres pays. Nos expéditeurs dépendent du service ferroviaire, étant donné que la distance moyenne entre eux et leurs marchés est supérieure à 1 000 milles. Les marchandises en vrac ne peuvent être transportées efficacement par camion au-delà de 300 à 500 milles. Nous sommes donc, à toute fin pratique, captifs du mode ferroviaire pour ce qui est de nos expéditions en vrac.

Les difficultés financières grandissantes des sociétés ferroviaires préoccupent la Saskatchewan. Les expéditeurs doivent affronter une concurrence de plus en plus vive. Le CN et le CP ont dû réduire leurs coûts et leurs tarifs pour que leurs

[Text]

in a position where shippers' revenues cannot cover costs. However, railway operations in western Canada continue to be profitable. Our studies indicate that Saskatchewan bulk commodity shippers pay \$200 million more annually than the average. And this is not a question of distance for markets. What we are saying here is that because of market power freight rate charges are well in excess of costs as they apply to Saskatchewan shippers. Consequently, Saskatchewan shippers cannot be expected to bear a disproportionate share of the costs of operating the national rail system.

The viability of the rail system is essential to sustain the agriculture industry and other sectors of the Saskatchewan economy. We need an extensive rail network to move our products to market. Low rail freight rates and effective rail services are vital to maintain the competitiveness of Saskatchewan shippers. The cost of transportation is a very important component of the delivered price of Saskatchewan products. For example, the average freight rate for potash shipments represented more than one third of the delivered value in 1991. Rail transport costs account for more than half the delivered price of some other commodities; for example, sodium sulphate.

Freight rates for Saskatchewan products are very high because our shippers are captive to rail transportation. This enables the railways to set rates well in excess of their variable costs. Railway operations in Saskatchewan and other western provinces are highly profitable. If all commodities paid as well as grain, for example, we would have a viable national rail network.

Some reduction in the ratio of rail revenues to costs has occurred over the past five years and we attribute this to the National Transportation Act of 1987. Further reductions are needed to improve the competitiveness of our shippers.

Provisions of the National Transportation Act 1987 encouraged competition between CN and CP Rail. The Saskatchewan submission strongly supported the continuation of these provisions. Saskatchewan is pleased that the report of the NTA Review Commission endorsed this approach.

Saskatchewan accepts that resolution of some of the railways' financial problems are linked to improved utilization of rail infrastructure. Several of the proposals for system efficiency improvements identified in the report would help restore the financial health of the railways. For example, joint track sharing by CN and CP Rail would improve productivity and eliminate duplication of infrastructure. A common user railway plant should be seriously considered as a pilot project in other regions of the country besides eastern Canada. Saskatchewan would be pleased to participate in this initiative. The proposed study to determine the feasibility of separating railway operations from the ownership of infrastructure has considerable merit.

[Translation]

expéditeurs puissent survivre. Ainsi, à l'heure actuelle, les revenus que procurent les expéditeurs n'arrivent plus à couvrir les coûts. Néanmoins, les lignes de chemin de fer continuent à être rentables dans l'ouest du Canada. D'après nos études, les expéditeurs de marchandises en vrac de la Saskatchewan versent annuellement 200 millions de plus que la moyenne. Et ce n'est pas la distance des marchés qui explique ce résultat. En effet, c'est la puissance commerciale des sociétés ferroviaires qui leur permet d'imposer des tarifs de transport des marchandises nettement supérieurs aux prix de revient dans le cas des expéditeurs de la Saskatchewan. Par conséquent, on ne doit pas s'attendre à ce que ces derniers assument une part disproportionnée des coûts d'exploitation d'un réseau ferroviaire national.

La viabilité du réseau ferroviaire est essentielle au secteur agricole et à d'autres secteurs de l'économie de la Saskatchewan. Pour acheminer nos produits vers les marchés, un vaste réseau ferroviaire nous est nécessaire. Pour demeurer concurrentiel, les expéditeurs de la Saskatchewan doivent avoir accès à des tarifs de transport ferroviaire peu élevés et à un service de chemins de fer efficace. Pour la Saskatchewan, les coûts de transport constituent un élément très important du prix du produit livré. Par exemple, pour la potasse, le taux moyen de transport représente plus du tiers de la valeur du produit livré en 1991. Pour d'autres marchandises, les coûts du transport ferroviaire représentent plus de la moitié du prix du produit livré; c'est le cas, par exemple, du sulfate de sodium.

Les frais de transport pour les produits de la Saskatchewan sont très élevés parce que nos expéditeurs sont tributaires du transport ferroviaire. Cela permet aux compagnies de chemins de fer de fixer des tarifs dépassant largement leurs coûts variables. En Saskatchewan et dans d'autres provinces de l'Ouest, les opérations ferroviaires sont éminemment lucratives. Si toutes les denrées étaient aussi rentables que les céréales, par exemple, notre réseau ferroviaire national serait viable.

Au cours des cinq dernières années, nos recettes ont augmenté par rapport à nos dépenses grâce à la Loi sur les transports nationaux de 1987. Il faudra que la situation s'améliore davantage pour que nos expéditeurs soient plus compétitifs.

Grâce aux dispositions de la Loi sur les transports nationaux, la concurrence s'est accrue entre le CN et le CP. Dans son mémoire, la Saskatchewan avait fortement recommandé que l'on reconduise ces dispositions. Nous sommes heureux que la Commission d'examen de la LTN ait appuyé cette démarche dans son rapport.

La Saskatchewan reconnaît que la résolution de certains problèmes financiers des compagnies de chemins de fer dépend d'une meilleure utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Dans le rapport, plusieurs propositions visant à accroître l'efficacité du réseau contribueraient à rétablir la santé financière des compagnies de chemins de fer. Par exemple, la mise en commun des voies par le CN et le CP améliorerait la productivité et éliminerait le dédoublement des infrastructures. Dans les régions du pays autres que l'est du Canada, l'on devrait envisager sérieusement d'implanter un réseau ferroviaire commun dans le cadre d'un projet pilote. La Saskatchewan serait ravie de participer à une telle initiative. L'étude proposée

[Texte]

Saskatchewan recommends that the federal government proceed with this study immediately.

The review commission's proposed abandonment process does not adequately promote the most efficient transportation system that considers all related costs. For example, concerning the rationalization of the prairie branch-line structure, first ministers recognized that total transportation costs from farm gate to port must be considered. This includes costs to producers, to road authorities, to grain elevator companies and the railways. This would ensure that the most efficient system would be pursued without simply transferring costs from the federal government to provincial and municipal governments and producers when rail lines are abandoned. The same principle should be used in defining national rail system options.

The rail line abandonment process should reflect the following principles: minimization of total transportation system costs from origin to destination; compensation for direct adverse impacts over a reasonable transition period; provision for third parties to initiate alternatives to rail line abandonment when service levels are unsatisfactory and/or freight rates are excessive.

The main recommendations in the National Transportation Act Review Commission report concerning rail line abandonment received considerable attention. Alternatives to abandonment must have equal priority. Recommendations addressing short line conveyances must ensure a real opportunity for viable short line operations. Implementation of the proposals contained in annex D, as they apply to rail initiatives, must proceed.

The proposal to expand section 151 to apply to economic and operating disputes between federal and provincial railways is crucial to the success of short line railways. The proposals in annex D would also move towards harmonization of federal and provincial railway legislation. These proposals are consistent with the provisions of the Railway Act of Saskatchewan passed in 1989.

I would like to comment briefly on other issues raised in the NTA Review Commission report. First of all, on taxation, Saskatchewan recognizes the need to maintain fair and equitable policies in the transportation sector. We agree that taxes should not undermine the competitiveness of Canadian carriers. However, tax policies must balance the needs of carriers to contain costs with the revenue requirements of governments.

[Traduction]

pour déterminer la possibilité de séparer les opérations ferroviaires de la propriété de l'infrastructure revêt une importance considérable. La Saskatchewan recommande que le gouvernement fédéral lance cette étude sans délai.

Le processus d'abandon proposé par la Commission d'examen ne contribue pas à promouvoir adéquatement le système de transport le plus efficace qui tient compte de tous les coûts connexes. Par exemple, en ce qui concerne la rationalisation du réseau d'embranchement dans les Prairies, les premiers ministres ont reconnu qu'il faut tenir compte de l'ensemble des coûts de transport de la ferme au port. Il s'agit notamment des sommes dépensées par les producteurs, les autorités routières, les compagnies d'éleveurs de grains et les chemins de fer. Cela permettrait de s'assurer que le système le plus efficace serait maintenu sans que l'on se contente de transférer les coûts du gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux et municipaux et aux producteurs lorsque les lignes de chemins de fer seront abandonnées. Le même principe devrait être appliqué dans l'étude des différentes possibilités en ce qui concerne le réseau ferroviaire national.

Le processus d'abandon des lignes ferroviaires devrait être fondé sur les principes suivants: réduire au minimum le coût total du système de transport du point d'origine au point de destination; accorder une compensation pour les effets négatifs directs sur une période de transition raisonnable; permettre aux tierces parties de trouver des solutions de rechange à l'abandon des lignes ferroviaires quand les niveaux de services ne sont pas satisfaisants et quand les frais de transport sont excessifs.

Les principales recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux relatives à l'abandon des lignes ferroviaires ont fait l'objet d'une attention considérable. Il faut accorder la même attention à d'autres solutions. Les recommandations relatives à la cession des lignes courtes doivent prévoir une possibilité réelle d'exploiter des lignes courtes viables. Il faut mettre en oeuvre les propositions figurant à l'annexe D et concernant les initiatives ferroviaires.

La proposition d'étendre la portée de l'article 151 pour l'appliquer aux différends d'ordre économique et opérationnel entre les chemins de fer fédéraux et provinciaux est essentielle pour le succès des chemins de fer de courte ligne. Les propositions figurant à l'annexe D contribueraient aussi à promouvoir l'harmonisation des législations fédérales et provinciales en matière ferroviaire. Ces propositions sont conformes aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer de la Saskatchewan, adoptées en 1989.

Je voudrais aborder brièvement d'autres questions soulevées dans le rapport de la Commission d'examen de la LTN. Tout d'abord, en ce qui concerne l'imposition, la Saskatchewan reconnaît la nécessité de maintenir des politiques justes et équitables dans le secteur des transports. Nous convenons que les taxes ne devraient pas miner la compétitivité des transporteurs canadiens. Toutefois, les politiques fiscales doivent assurer l'équilibre entre la nécessité pour les transporteurs de contenir les coûts et les besoins financiers des gouvernements.

[Text]

Saskatchewan is concerned that the road user revenues generated by the federal excise tax are not being reinvested in the national transportation system. The \$3 billion in annual revenues should be contributed to upgrading national transportation infrastructure, as in all other industrialized countries.

With respect to harmonization of trucking regulations, Saskatchewan supports the harmonization of extraprovincial trucking regulations to reduce interprovincial trade barriers. Saskatchewan was a strong proponent of the 1988 weights and dimensions initiatives. However, it would not be appropriate for the federal government to proceed unilaterally on standardization of weights and dimensions or withhold federal contributions for highway infrastructure in the absence of provincial agreement. This could impose major costs on Saskatchewan for upgrading and maintaining road infrastructure.

● 1545

With respect to air services, Saskatchewan supports continued regulation of northern air services and negotiation of a new Canada-U.S. air bilateral agreement, with appropriate safeguards to protect regional air services.

Just a brief comment on western grain transportation. Recommendation 35 is a general statement regarding distortions caused by paying transport subsidies to carriers. This appears to be a direct reference to western grain transportation subsidies. We would like to offer Saskatchewan's views on this matter.

Recently, the federal government proposed sweeping changes to the Western Grain Transportation Act. By linking proposals to change the method of payment with transport efficiencies, the federal government is telling Saskatchewan and the other provinces that the method of payment must be resolved before efficiencies are addressed. Refusal to improve system efficiencies while studying the complexities of method of payment change will result in lost opportunities to reduce producers' costs.

Saskatchewan and agriculture groups are particularly frustrated with the lack of open consultation with producers. This policy, that is the Western Grain Transportation Act, is a cornerstone of western agricultural policy and demands open consultation.

The Western Grain Transportation Act subsidies were established to meet certain goals. In a time of historically low producer earnings, any change must improve the economic situation of producers.

In conclusion, Saskatchewan supports the development of a more efficient national transportation system that meets the needs of shippers and other users by improving service and lowering costs.

The viability of Saskatchewan shippers depends on improved utilization of infrastructure and competitive access to transportation services. Without viable shippers, there would be no viable carriers. Saskatchewan supports initiatives that foster competition, while maintaining a strong national transportation system that effectively serves the needs of different regions of Canada.

[Translation]

La Saskatchewan est préoccupée par le fait que les sommes versées par les usagers de la route au titre de la taxe d'accise fédérale ne soient pas réinvesties dans le réseau national des transports. Nous devrions utiliser ce revenu annuel de 3 milliards de dollars pour améliorer l'infrastructure nationale de transport comme on le fait dans tous les autres pays industrialisés.

Pour ce qui est de l'harmonisation des règlements en matière de camionnage, la Saskatchewan appuie cette initiative qui est un moyen de réduire les barrières commerciales entre les provinces. Nous étions un fervent défenseur des mesures prises en 1988 en matière de poids et gabarits. Cependant, il ne serait pas opportun que le gouvernement fédéral agisse de façon unilatérale pour normaliser les poids et gabarits ou qu'il retienne sa contribution à l'infrastructure routière en l'absence d'un assentiment provincial. Cela imposerait des frais considérables à la Saskatchewan pour améliorer et entretenir ces routes.

En ce qui concerne le transport aérien, la Saskatchewan est d'accord pour que l'on continue à réglementer les services aériens dans le Nord et que le Canada et les États-Unis négocient une entente bilatérale en la matière, en prévoyant des balises adéquates pour protéger les services régionaux.

Parlons brièvement du transport du grain de l'Ouest. La recommandation numéro 35 est une déclaration d'ordre général sur les distorsions causées par l'octroi de subventions aux transporteurs. Elle semble renvoyer directement aux subventions pour le transport du grain de l'Ouest. Je voudrais vous dire quelle est la position de la Saskatchewan en la matière.

Récemment, le gouvernement fédéral s'est proposé de changer de fond en comble la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En liant le changement de la méthode de paiement à l'efficacité du système de transport, le gouvernement fédéral est en train de dire à la Saskatchewan et aux autres provinces qu'il faut d'abord modifier la méthode de paiement avant d'assurer l'efficacité du système. Si l'on refuse d'améliorer l'efficacité du système tout en étudiant les subtilités du changement de la méthode de paiement, on ne pourra pas réduire les coûts des producteurs.

La Saskatchewan et les groupes d'agriculteurs sont profondément déçus de l'absence d'une consultation ouverte avec les producteurs. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest est une pierre angulaire de la politique agricole de l'Ouest et elle exige une consultation ouverte.

Les subventions prévues par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ont été créées pour atteindre certains objectifs. Au moment où les producteurs assistent à une baisse sans précédent de leurs revenus, tout changement doit être axé sur l'amélioration de leur situation économique.

En guise de conclusion, la Saskatchewan appuie la mise sur pied d'un système de transport national plus efficace qui réponde aux besoins des expéditeurs et des autres usagers par l'amélioration du service et la réduction des coûts.

La viabilité des expéditeurs de la Saskatchewan dépend d'une utilisation accrue de l'infrastructure et d'un accès concurrentiel au service de transport. Sans expéditeurs viables, il n'y aurait pas de transporteurs viables. La Saskatchewan appuie les initiatives susceptibles de promouvoir la concurrence, et elle est favorable au maintien d'un réseau de transport national dynamique et répondant effectivement aux besoins des différentes régions du Canada.

[Texte]

Thank you for giving me the opportunity to appear before the committee today. I will do my best to answer any questions that your committee may have. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir. We'll call on Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you very much, Mr. Churko, for coming out and addressing our committee on our NTA commission review.

I think I'll go through your brief from back to front. You mentioned the Crow at the end of your remarks. The *Star-Phoenix* in Saskatoon wrote back on April 28, just after Finance Minister Mazankowski reduced the federal transport subsidy by \$83 million for this year:

So it's threats now. Having failed to win changes to the Crow benefit with reason, the federal government is resorting to the sort of blackmail we expect from third world generalissimos. How else are we going to interpret this message from Maz?

There was another one, called "The Budget Bombshell":

Grain transport subsidies getting across-the-board criticism from Saskatchewan farm groups because of the 10% shave of the Crow benefit.

I wonder, as a result of what we've witnessed with the finance minister in his shaving of the Crow benefit, the so-called blackmail as referred to by the Saskatchewan farmers, what future does the WGTA method of payment now have going for it? Any of those reforms?

Mr. Churko: Of course, we're very concerned about the reduction in the Crow benefit payment. The 10% reduction amounts to some \$40 million for Saskatchewan. While we recognize the pressures on the federal government for deficit control, our agriculture community has never been in a more difficult situation than it is today. Any reductions are something that will be very difficult for our agriculture community to adopt or adapt to.

Nevertheless, we see the entire Western Grain Transportation Act as an important cornerstone to our current agricultural policy. While there's no question that there can be improvements to it, our concern is first of all that we haven't seen enough detail of any changes that would suggest there's something better there.

Second of all, I guess our concern is the process whereby producers haven't been consulted. We think they should have a very important say in what a new policy should look like.

• 1550

Mr. Keyes: On the subject of branch lines, while in Winnipeg on May 11 we heard from the United Grain Growers and in particular we discussed an example put forward to us by a farmer who is paid \$3.49 per tonne-mile on one particular branch line today. Other farmers on the main line are paid 15¢ per tonne-mile. So farmer one is being subsidized, of course. But the suggestion was that if the branch line was closed and the subsidy to the farmer was made so that he could buy a truck

[Traduction]

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le comité aujourd'hui. Je ferai de mon mieux pour répondre aux questions des membres du comité. Merci.

Le président: Merci monsieur. Je donne la parole à M. Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci beaucoup monsieur Churko d'avoir bien voulu témoigner devant le comité au sujet du rapport de la Commission d'examen de la LTN.

Je pense que je commencerai par la fin de votre mémoire. Vous avez mentionné le tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau à la fin de votre témoignage. Le 28 avril dernier, immédiatement après que le ministre des Finances, M. Mazankowski, ait réduit de 83 millions de dollars la subvention fédérale au transport pour cette année, le *Star-Phoenix* de Saskatoon écrivait:

«Alors, on en est aux menaces. Ayant échoué dans sa tentative de modifier le tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau par la raison, le gouvernement fédéral est en train de recourir au genre de chantage qui caractérise les caudillos du tiers monde. Sinon, comment interpréter ce message de Maz?»

Voici une autre citation tirée d'un article intitulé «The Budget Bombshell»:

«Les subventions au transport du grain font l'objet de la critique unanime des groupes d'agriculteurs de la Saskatchewan à cause de la réduction de 10 p. 100 du tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau.»

Ma question est la suivante: Suite à la réduction de ce tarif par le ministre des Finances, ce que les agriculteurs de la Saskatchewan ont appelé chantage, quel est désormais l'avenir de la méthode de paiement prévue dans la LTGO? Quel est l'avenir de ces réformes?

M. Churko: Bien entendu, nous sommes très préoccupés par la réduction des prestations relatives au tarif du Pas-du-Nid-du-Corbeau. Cette réduction de 10 p. 100 représente 40 millions de dollars environ pour la Saskatchewan. Bien que nous soyons conscients de la nécessité pour le gouvernement fédéral de juguler le déficit, nos agriculteurs n'ont jamais connu une situation plus difficile qu'aujourd'hui. Toute réduction leur sera très difficile à accepter ou à supporter.

Néanmoins, nous estimons que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est un fondement important de notre politique agricole actuelle. Même s'il ne fait aucun doute qu'on peut l'améliorer, notre principale préoccupation réside dans le fait que dans les changements proposés, il n'y a pas assez d'éléments indiquant une amélioration.

Deuxièmement, nous sommes préoccupés par le fait que les producteurs n'ont pas été consultés. Nous pensons qu'ils devraient jouer un rôle très important dans l'élaboration d'une nouvelle politique.

M. Keyes: En ce qui concerne les embranchements, le 11 mai à Winnipeg, nous avons entendu l'Union des producteurs de grain, et en particulier, nous avons débattu d'un exemple proposé par un agriculteur qui reçoit actuellement 3,49\$ par tonne-mille sur un certain embranchement. D'autres agriculteurs qui empruntent la ligne principale reçoivent 15\$ par tonne-mille. Ainsi, le premier est évidemment subventionné. L'on a dit que si l'embranchement était fermé et si l'agriculteur

[Text]

and transport his grain 20 or 26 kilometres to the silo. . . In other words, it is going to cost the taxpayer much less than if that branch line were to continue to operate at \$3.49 per tonne-mile, as opposed to the 15¢ per tonne-mile being paid to the farmer on the main line.

What kind of an impact is that going to have on Saskatchewan and your department vis-à-vis if the rationale is there to say you're going to save all kinds of money by shutting down that branch line and moving those goods by truck? Have you put a dollar value to that kind of an impact?

Mr. Churko: Let me start off by saying that the taxpayer pays for many things besides the Crow benefit, and certainly the road system is one of those. That's a concern of ours. But there certainly are branch lines in the prairies that have outlived their usefulness and probably no longer perform a role where it makes any sense to retain that branch line. Whether or not that particular branch line you refer to falls into that category, I couldn't comment.

I think Saskatchewan is saying let's look at the situation in a total sense. The collection system, regardless of what it is, and whether it's the rail collection system or the road collection system—and if you look at the trucking system, your pick-ups and deliveries are by far the most expensive component—the comparison you made by looking at just the branch line versus 15¢ on the main line is not a fair comparison. Because when you get into the fairly large, high-density main-line corridors, whether highway or railway, those costs are always less. But the collection system is going to be costly, regardless of whether it's on road or on rail.

Having said all that, let's recognize again what the significance of the branch-line network is. If the entire grain-dependent branch-line system would be removed we might save \$150 million in railway costs, in total, out of a total bill of well over \$1 billion. That, in a total sense, if you think of the number of tonnes moving, is not that significant a cost relative to what might happen to the total road system if you had to upgrade major portions.

Our very rough estimate is that we could easily see an increase of \$100 million in terms of highway costs if the entire system was removed. Now, we wouldn't expect that would happen, so there is something in between, but the cost of the highway system could be significant.

Mr. Keyes: In other words, it's a shuffling down of the costs from the federal government to the provincial government if all these branch lines were abandoned the provincial government is stuck with maintaining the roads in order to sustain the traffic, in order to move the grain.

Mr. Churko: I guess that's correct. It's part of history, but our road system in Saskatchewan is a very extensive one and was built predicated on the assumption that grain traffic was going to move by rail. So we have an extensive system out there that has not been designed to carry heavy trucks. That's why the impact for Saskatchewan might be just that orders of magnitude would be lower than say the province of Alberta, which has a relatively good highway system.

[Translation]

était subventionné de façon à pouvoir acheter un camion pour acheminer son grain au silo sur 20 ou 26 kilomètres. . . En d'autres termes, le contribuable paierait beaucoup moins que si l'embranchement continuait à fonctionner à 3,49\$ la tonne-mille contre 15¢ la tonne-mille pour un agriculteur empruntant la ligne principale.

Quelles en seront les répercussions en Saskatchewan et dans votre ministère si l'intention est d'économiser beaucoup d'argent en fermant un embranchement et en transportant le grain par camion? Avez-vous calculé le montant des économies qui seraient ainsi réalisées?

M. Churko: Permettez-moi de vous dire tout d'abord que le contribuable subventionne beaucoup de choses en plus de tarif du Pas-du-nid-du-corbeau, notamment le réseau routier. Cela nous préoccupe. Cependant, dans les Prairies, il y a des embranchements qui ne sont plus utiles et dont l'existence ne se justifie probablement plus. Mais je ne puis dire si l'embranchement dont vous parlez appartient à cette catégorie.

Je pense que la Saskatchewan est en train de proposer que l'on examine la question d'une façon globale. En ce qui concerne le système de ramassage, quel qu'il soit, qu'il s'agisse du secteur ferroviaire ou du secteur routier—dans le cas du camionnage, le ramassage et la livraison constituent de loin l'élément le plus coûteux—la comparaison que vous avez faite entre un embranchement et une ligne principale n'est pas judicieuse. En effet, quand il est question des lignes principales assez importantes où le trafic est intense, qu'il s'agisse de route ou de chemin de fer, les coûts sont toujours moindres. Toutefois, le système de ramassage est coûteux, que ce soit sur les routes ou sur les chemins de fer.

Cela dit, il faut reconnaître une fois de plus l'importance du réseau d'embranchement. Si l'on supprimait tout le réseau d'embranchement dont la survie dépend du transport de grain, l'on pourrait économiser au total 150 millions de dollars en coûts d'exploitation, sur une facture totale dépassant largement 1 milliard de dollars. D'une manière générale, si l'on tient compte du volume de marchandises transportées, ce coût n'est pas tellement élevé par rapport à ce qui pourrait arriver à l'ensemble du réseau routier s'il fallait en améliorer de grandes sections.

Grosso modo, les coûts du réseau routier pourraient facilement augmenter de 100 millions de dollars si l'on supprimait tout le système. Eh bien, tel ne sera pas nécessairement le cas; il y aura donc une solution médiane, mais le coût du réseau routier pourrait être considérable.

M. Keyes: Autrement dit, les coûts seraient transférés du gouvernement fédéral au gouvernement provincial si tous les embranchements étaient abandonnés, et le gouvernement provincial serait obligé d'entretenir les routes afin de maintenir le trafic et de faire transporter le grain.

M. Churko: C'est exact. C'est un phénomène historique, mais en Saskatchewan, notre réseau routier est très développé et nous l'avons construit en tenant pour acquis que le grain serait transporté par chemins de fer. Nous avons donc un réseau routier très développé, mais qui n'a pas été conçu pour des poids lourds. C'est pourquoi, en Saskatchewan, le volume transporté serait inférieur qu'en Alberta, par exemple, où le réseau routier est relativement bon.

[Texte]

Mr. Keyes: I just want to make sure I get this point right. You said that if all the branch lines in Saskatchewan were abandoned that would save the government \$150 million, is that correct?

• 1555

Mr. Churko: The total rail transport costs might be reduced by \$150 million.

There are two parts to the branch-line system in terms of the costing. One is for the branch-line system itself, the infrastructure. They're called line-related costs and that amounts to \$90 million. That's for having the branch-line system in place. The cost of operating over that part of the system might be another \$50 million or \$60 million for a rough total of \$150 million. The remaining \$900-plus million is for moving along the main line to port.

Mr. Keyes: Your fuel tax apparently is the highest in the nation. Is the province prepared to make any adjustments there?

Mr. Churko: We certainly do have the highest fuel tax in terms of cents per litre. Our diesel locomotive fuel tax is 15 cents a litre, and that is the highest.

There are a couple of issues I think we should address. One is that cents per litre isn't necessarily a good measurement of the amount of revenue they're taking out of the system. A study done by the senior grain transportation committee looked at that issue.

For example, the federal excise tax is 4 cents a litre. But in terms of the tax per tonne, if you look at the amount that is taken out of the grain system, it ends up at 40 cents. Our 15 cents per litre, because it's just captured in Saskatchewan, amounts to 20 cents a tonne.

Alberta's tax, for example, which is 9 cents, substantially lower than ours, generates 27 cents a tonne in terms of the revenue that goes to the Alberta government treasury. Just looking at it from the perspective of cents per litre is not really that fair.

If we could look at it for the highway infrastructure, one cent per litre in Saskatchewan probably means revenues to the general coffers of Saskatchewan of about \$17 million. In Alberta, that's \$50 million. So in terms of the amount of revenue taken from the railways the amount per litre is perhaps not necessarily a good measurement.

The other point I would make, which I mention in my submission, is that the railways do make a considerable profit in Saskatchewan. In our progressive tax system you tend to tax those where there's considerable profit. Even though we understand that nationally the railways have some difficulty, in Saskatchewan a considerable profit is earned. Therefore it seems appropriate to tax those where there is a considerable profit.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Churko.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thank you, Mr. Churko, for your appearance here today.

[Traduction]

M. Keyes: Je voudrais m'assurer que j'ai bien compris. Vous avez dit que si l'on abandonnait tous les embranchements en Saskatchewan, cela permettrait au gouvernement d'économiser 150 millions de dollars; est-ce exact?

M. Churko: On pourrait réduire de 150 millions de dollars le coût total du transport ferroviaire.

L'établissement des coûts d'un réseau d'embranchement est divisé en deux parties. D'une part, le réseau d'embranchement proprement dit, soit l'infrastructure. C'est ce qu'on appelle les dépenses liées à la ligne, lesquelles s'élèvent à 90 millions de dollars. Cela correspond à la mise en place du réseau d'embranchement. Le coût d'exploitation de cette partie du réseau peut représenter de 50 à 60 millions, soit un total d'environ 150 millions. Les 900 millions et plus qui restent correspondent au transport le long de la ligne principale jusqu'au port.

M. Keyes: Votre taxe sur le carburant est apparemment la plus forte du pays. La province est-elle prête à apporter quelques changements dans ce domaine?

M. Churko: Effectivement, c'est nous qui payons la plus forte taxe sur le carburant, calculée au litre. Notre taxe sur le carburant diesel pour les locomotives s'élève à 15c. le litre, soit le taux le plus élevé du pays.

Il y a deux questions qu'il convient d'aborder, à mon avis. D'une part, le montant en cents par litre n'est pas nécessairement la meilleure façon de calculer les recettes découlant du réseau. Le Comité supérieur du transport du grain a effectué une étude sur cette question.

Par exemple, la taxe fédérale d'accise s'élève à 4c. le litre. Mais lorsqu'on calcule le montant de la taxe par tonne, si l'on tient compte des recettes découlant du transport du grain, on arrive à un chiffre de 40c. Nos 15c. le litre équivalent en fait à 20c. la tonne, parce que cela ne s'applique qu'à la Saskatchewan.

La taxe de l'Alberta, par exemple, qui est de 9c., soit nettement inférieure à la nôtre, procure au trésor albertin des recettes équivalent à 27c. la tonne. Il est donc injuste d'examiner la question uniquement sous l'angle du montant en cents par litre.

Si l'on fait le même calcul pour l'infrastructure routière, 1c. le litre en Saskatchewan représente sans doute des recettes pour le trésor de la province de l'ordre de 17 millions de dollars. En Alberta, ce serait 50 millions. Si l'on veut calculer les recettes issues des chemins de fer, on ne doit pas se fier uniquement au montant de la taxe au litre.

L'autre remarque que j'aimerais faire, et j'en parle dans mon mémoire, c'est que les chemins de fer font des bénéfices énormes en Saskatchewan. Dans le cadre de notre fiscalité progressive, on impose en général les entreprises qui font d'énormes bénéfices. Même si l'on dit que, à l'échelle nationale, les chemins de fer ont des problèmes, en Saskatchewan ils font d'énormes bénéfices. C'est pourquoi il semble normal de taxer les sociétés en question.

M. Keyes: Merci, monsieur Churko.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci, monsieur Churko, de votre présence aujourd'hui.

[Text]

Let me clarify the comments you just made to my colleague. You said the federal excise of 4 cents a litre turns into 40 cents a litre. Is that prairie-wide? Is that what you mean? Or is that within the boundaries of Saskatchewan?

Mr. Churko: My understanding of the study. . . I just have a summary. I have to apologize for not having read the entire study. In terms of responding, I just have a table before me. I apologize for not being able to address the entire study.

As I understand it, for every tonne of grain moved off the prairies you could attribute 20 cents per tonne for the Saskatchewan tax while the 4 cent federal excise tax takes 40 cents per tonne in terms of the cost of moving grain by rail.

Mr. Angus: My understanding is the four cents a litre is not currently reapplied at that rate. I think it's one cent for a temporary period of time. Is that not correct?

Mr. Churko: Mr. Angus, I couldn't comment. As I said, I just have the table before me that indicates the tax per litre was four cents for the federal excise tax. I suppose if it was one cent now the total would be one-quarter of that.

Mr. Angus: I appreciate what you say about tax fairness, but the reality is even at 20 cents a litre that does add an element of cost. You yourself in your brief say

Low rail freight rates and effective rail services are vital to maintain the competitiveness of Saskatchewan shippers. The cost of transportation is a very important component of the delivered price of Saskatchewan products.

We heard from Luscar this morning and we discussed with them the kind of pencil sharpening they, Ontario Hydro, the lakers and the handlers had to do in order to ensure prairie coal—in most cases in the context we are speaking of it was Alberta coal that is trans-shipped through Saskatchewan—was able to continue to come to Thunder Bay and on to Ontario Hydro facilities. Ontario Hydro also buys Saskatchewan coal, which is consumed in the Atikokan generating station in my riding.

• 1600

If the railway companies did not have the benefit of those through shipments, the price would be that much higher to pay for the infrastructure. The profits would be that much lower. Do you not feel Saskatchewan has a responsibility to deal with that part of the equation, i.e., a specific charge related to a specific consumption of fuel as opposed to, within the provincial powers, applying some type of profit tax onto the railways within the jurisdiction of Saskatchewan?

I appreciate you're from the transport department, not from finance or revenue, whatever you call it in Saskatchewan. I wonder if I could get your reaction to that.

Mr. Churko: Mr. Angus, it will be my reaction. I'm certainly not a tax specialist in any way, shape or form. But as I understand it, provincial governments have very limited ability to tax the railways. In that sense, other than fuel tax we have

[Translation]

J'aimerais tirer au clair certaines observations que vous venez de faire à mon collègue. Vous avez dit que la taxe fédérale d'accise de 4c. le litre équivaut à 40c. la tonne. Cela s'applique-t-il à toutes les Prairies? Est-ce bien cela que vous voulez dire? Ou parlez-vous uniquement de la Saskatchewan?

M. Churko: D'après mon interprétation de l'étude. . . J'ai simplement un résumé sous les yeux. Je dois avouer que je n'ai pas lu toute l'étude. Pour répondre à votre question, j'ai un tableau sous les yeux. Je vous demande de m'excuser de ne pas pouvoir parler de toute la teneur de cette étude.

D'après mon interprétation, sur chaque tonne de grain transportée à partir des Prairies, on pourrait attribuer 20 c. la tonne à la taxe perçue par la Saskatchewan, tandis que la taxe fédérale d'accise de 4c. représente 40c. la tonne sur le coût du transport du grain par chemin de fer.

M. Angus: Je crois savoir que cette taxe de 4c. le litre n'est plus appliquée à ce taux. Pendant un certain temps, la taxe a été ramenée à 1c., je pense. Est-ce que je me trompe?

M. Churko: Je n'en sais rien, monsieur Angus. Je le répète, j'ai simplement sous les yeux le tableau où l'on indique que la taxe fédérale d'accise s'élevait à 4c. le litre. Je suppose que si elle n'est plus que de 1c. le litre, le chiffre total sera le quart de celui que j'ai cité.

M. Angus: Je comprends ce que vous dites au sujet de l'équité fiscale, mais en réalité, même à 20c. le litre, cela augmente les coûts. Vous avez déclaré ceci dans votre mémoire:

Des tarifs marchandise faibles et des services ferroviaires efficaces sont essentiels au maintien de la compétitivité des expéditeurs de la Saskatchewan. Le coût du transport est un élément très important du prix à la livraison des produits de la Saskatchewan.

Les représentants de Luscar ont témoigné ce matin et nous avons discuté avec eux des calculs qu'ils ont dû faire, de concert avec Hydro Ontario, les vraciers des Grands Lacs et les représentants des manutentionnaires pour s'assurer que le charbon des Prairies—il s'agissait pour l'essentiel du charbon de l'Alberta qui transite par la Saskatchewan—pourrait continuer d'être livré à Thunder Bay et aux installations d'Hydro-Ontario. Hydro-Ontario achète également du charbon de la Saskatchewan, pour la centrale d'Atikokan qui se trouve dans ma circonscription.

Si les sociétés de chemin de fer ne profitaient pas du transport de ces marchandises en transit, le coût des infrastructures en serait d'autant plus élevé. Les bénéfices seraient moins élevés. À votre avis, n'incombe-t-il pas à la Saskatchewan de tenir compte de ces éléments de l'équation, c'est-à-dire de percevoir un droit précis sur une consommation donnée de carburant au lieu d'appliquer, conformément aux pouvoirs provinciaux, une sorte de taxe sur les bénéfices des chemins de fer sur son territoire?

Je sais que vous représentez le ministère des transports, et non celui des finances ou du revenu, quel que soit leur désignation en Saskatchewan. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Churko: Monsieur Angus, voilà ce que j'en pense. Je ne suis absolument pas un fiscaliste, loin de là. Mais d'après mon interprétation, les gouvernements provinciaux ont des moyens très restreints de taxer les sociétés ferroviaires. À cet égard, mis

[Texte]

very few opportunities to tax the profits of the railway companies. I believe that is why fuel tax was selected. To some degree, it also is relative to the amount of business being done. It's a type of consumption tax, which varies with the amount of business you do.

I don't think there's any doubt that Saskatchewan would be prepared to look at its tax policies if we could get the railway companies to look at the policies for setting rates in the province. We do pay a tremendous amount in terms of freight rates and we don't see whereby any of the freight rates are related to costs. Consequently, if we were to reduce our taxes, for example, or if all jurisdictions were to reduce their taxes, we don't see how that would necessarily be reflected in lower freight rates.

Mr. Angus: Are you suggesting that Saskatchewan would be prepared to do a deal with the railways, that if, for example, you were prepared to reduce by a third your fuel tax provided an equal amount was reduced in terms of the rates charged to ship Saskatchewan products, you might be prepared to talk?

Mr. Churko: I think I would want to look at that in terms of a national policy framework. I'm not sure it makes an awful lot of sense for Saskatchewan to act unilaterally. But within a national context all governments should look at taxation policies and what we are doing to all of our transport carriers. Within that context, we would be concerned about the freight rates being charged in Saskatchewan.

Mr. Angus: Do you know whether the Government of Manitoba was able to extract any benefit from the railways by their unilateral reduction of the tax on diesel fuel?

Mr. Churko: No, I don't.

Mr. Angus: Staying with taxes for a moment, one of the arguments or appeals that's been placed before this committee by a number of people, but primarily by CN and CP, is the question of property taxation, specifically property taxation on rights of way as opposed to structures within the rights of way, i.e., buildings and what have you.

Has Saskatchewan done any examination of the methodology used for appraising railway lands and/or looked at how those lands should be taxed, if at all?

Mr. Churko: Mr. Angus, this is another area in which I am not an expert. I understand our organization within Saskatchewan, the Saskatchewan Assessment Management Authority, is looking at those very questions. I'm certainly not aware of just what they've done or where they're at on that particular issue.

Mr. Angus: Let me try to turn to an area in which I assume you have some expertise. We've been told that for the last 18 months, the Government of Canada and all the provincial governments, through their transportation departments, have been working to try to develop the basic national rail network, much like the provinces and the federal government were able to achieve with the highway system. They've been unable to do so.

Are you familiar with that process? If so, can you advise the committee as to where it's at from the perspective of the Province of Saskatchewan?

[Traduction]

à part la taxe sur le carburant, nous avons très peu de possibilités d'imposer les bénéfices des sociétés ferroviaires. C'est pourquoi on a opté pour la taxe sur le carburant. Dans une certaine mesure, elle est également fonction du chiffre d'affaires de l'entreprises. C'est une sorte de taxe à la consommation, qui varie selon le chiffre d'affaires.

Il est évident que la Saskatchewan serait disposée à se pencher sur sa politique fiscale si nous réussissions à convaincre les sociétés ferroviaires de tenir compte des politiques relatives à l'établissement des tarifs dans la province. Les tarifs marchandises sont extrêmement élevés et nous avons du mal à comprendre le rapport entre eux et les dépenses des chemins de fer. En conséquence, si nous devions réduire nos taxes, par exemple, ou si toutes les provinces le faisaient, nous ne voyons pas comment cela se traduirait par une diminution des tarifs marchandises.

M. Angus: Voulez-vous dire que la Saskatchewan serait disposée à conclure une entente avec les chemins de fer selon laquelle si, par exemple, vous acceptiez de réduire d'un tiers votre taxe sur les carburants, à condition que les sociétés ferroviaires diminuent d'autant les tarifs de transport des produits de la Saskatchewan, vous seriez disposés à négocier?

M. Churko: Il faudra envisager la question dans le contexte d'une politique nationale. Je pense qu'il serait absurde pour la Saskatchewan d'agir de manière unilatérale. Mais dans un contexte national, tous les gouvernements devraient se pencher sur leur politique fiscale et sur les mesures qui touchent tous nos transporteurs. Dans ce contexte, il y aurait lieu de s'inquiéter des tarifs marchandises en vigueur en Saskatchewan.

M. Angus: Savez-vous si le gouvernement du Manitoba a gagné quoi que ce soit auprès des sociétés ferroviaires après avoir unilatéralement réduit la taxe sur le carburant diesel?

M. Churko: Non, je n'en sais rien.

M. Angus: Toujours au sujet des taxes, l'un des arguments que certaines personnes, mais surtout les représentants du CN et du CP, ont présenté au comité porte sur la question des taxes foncières, et surtout celles qui s'appliquent aux emprises par opposition aux structures qui s'y trouvent, par exemple les immeubles et autres.

La Saskatchewan a-t-elle examiné la méthode utilisée pour évaluer les terres des sociétés ferroviaires ou envisagé la façon dont ces dernières devraient être taxées, le cas échéant?

M. Churko: Monsieur Angus, là non plus je ne suis pas expert. Je crois savoir que notre organisme provincial, soit la Saskatchewan Assessment Management Authority, se penche sur ces questions. Je ne sais pas où il en est dans cette étude ni ce qu'il a fait jusqu'ici.

M. Angus: J'aimerais maintenant en venir à une question que vous connaissez certainement. Nous avons appris que depuis 18 mois, le gouvernement du Canada et tous les gouvernements provinciaux, par l'entremise de leurs ministères des transports, s'efforcent de développer le réseau ferroviaire national de base, un peu comme ils l'ont fait pour le réseau routier. Jusqu'ici, leurs efforts ont été vains.

Êtes-vous au courant de ce processus? Dans l'affirmative pouvez-vous nous dire où en sont les choses du point de vue de la Saskatchewan?

[Text]

Mr. Churko: Yes, I can. I'm a member of that committee. Unfortunately, I missed the last meeting, held just last week in Vancouver. There has been great difficulty in reaching compromise and consensus on that issue.

• 1605

The issue of a national highway policy to some degree is easier, because when you're dealing with national highways, you don't have to deal with the operations over that. For the most part, all trucks and cars and buses operate relatively freely over it.

When you get to the issue of the national rail network, then you're into the question of all the revisions of the NTA and what it means to be off the national rail system, and the various provisions such as CLRs and final offer arbitration, if they apply if you're off or on. We've had great difficulty in getting consensus on how to deal with all those issues.

Mr. Angus: But that to me sounds like how do you implement a national rail system as opposed to defining what the national rail system should look like, either for economic reasons or for nationalistic reasons, or a combination of both and service?

Mr. Churko: I suppose I was getting to the terms of reference, which had two parts. One was to define the national rail system, and the other part dealt with looking at the process for dealing with lines that were not on the national rail system. And the two are intertwined.

The criteria for establishing the national rail network were agreed to. They're fairly broad. And my understanding was that the next part of the process was to try to firm that up and establish what we think should be the network, then go to consultation with shippers and other organizations to get their views on their agreement, or otherwise, on such a network.

Mr. Angus: But you're still a long way away from that?

Mr. Churko: We certainly are.

Mr. Angus: One of the suggestions I've made in the House to the minister and before this committee is that until such time as your committee has completed its work, there should be no further applications for the abandonment of main lines. We already have two applications before us, one that's clearly a main line, the Sherbrooke to Saint John line of CP, another one where you can get both sides of the issue and that's the Truro to Sydney line. But before we get any more applications, should this plan be in place so that there is some guidance to the National Transportation Agency, which will make arbitrary decisions based on the existing law, in the absence of any kind of directive?

Mr. Churko: It would seem to me that there is merit in your suggestion. I guess the only comment that I would make at the same time is that the study looking at the national rail network would have to get priority from all the ministers of transport to ensure that some action is taken fairly quickly. Otherwise, I think it's unreasonable to hold back applications for indefinite lengths of time until this process is completed.

[Translation]

M. Churko: Oui, je peux répondre à cette question. Je fais partie du comité en question. Malheureusement, j'ai été absent lors de la dernière réunion qui a eu lieu la semaine dernière à Vancouver. Il a été très difficile d'en arriver à un compromis et à un consensus sur cette question.

La question d'une politique nationale concernant le réseau routier est d'une certaine façon plus facile à résoudre, car lorsqu'on se penche sur cette question, on n'a pas à s'occuper simultanément du transport effectué sur ces routes. Pour l'essentiel, camions, automobiles et autocars circulent librement.

Lorsqu'on aborde la question du réseau ferroviaire national, il faut alors tenir compte de toute les modifications apportées à la LTN et des conséquences qu'il y a à ne pas faire partie du réseau ferroviaire national, ainsi que des diverses dispositions qui s'y appliquent, comme les tarifs de lignes concurrentielles et l'arbitrage, et leur application éventuelle. Il est très difficile de dégager un consensus sur la façon d'aborder toutes ces questions.

M. Angus: Oui mais, à mon avis, cela revient à décider comment on peut mettre en vigueur un réseau ferroviaire national plutôt que de définir les caractéristiques de ce réseau, soit pour des raisons d'ordre économique ou nationaliste, ou une combinaison des deux et du service?

M. Churko: Je voulais parler du mandat, qui comporte deux volets. D'une part, il s'agissait de définir le réseau ferroviaire national et d'autre part, d'examiner le processus du traitement à accorder aux lignes qui ne font pas partie du réseau. Ces deux aspects de la question sont étroitement liés entre eux.

Les critères relatifs à la création du réseau ferroviaire national ont été adoptés. Ils sont assez vastes. Je pensais que l'étape suivante consisterait à étoffer tout cela et à établir ce qui doit constituer le réseau, puis à tenir des consultations avec les expéditeurs et d'autres organismes pour savoir s'ils approuvent ou non ce réseau.

M. Angus: Et il vous reste encore beaucoup à faire pour en arriver là?

M. Churko: Oh, oui!

M. Angus: J'ai proposé au ministre, à la Chambre, et au comité de suspendre toutes les demandes d'abandon de lignes principales en attendant que votre comité ait terminé son étude. Nous sommes déjà saisis de deux demandes, l'une portant manifestement sur une ligne principale, soit la ligne du CP reliant Sherbrooke à Saint John, et l'autre qui suscite des arguments contradictoires, soit la ligne Truro-Sydney. Avant de recevoir d'autres demandes, ce plan ne devrait-il pas être en vigueur pour servir de modèle à l'Office national des transports, qui prendra des décisions arbitraires en se fondant sur la législation actuelle, en l'absence d'une directive quelconque.

M. Churko: À mon avis, votre suggestion est valable. Ce que je voudrais dire toutefois, c'est que tous les ministres des Transports devront accorder la priorité à l'étude sur le réseau ferroviaire national pour s'assurer que l'on y donne suite dans les plus brefs délais. Autrement, il me semblerait peu raisonnable de suspendre les demandes indéfiniment jusqu'à la fin de toute cette étude.

[Texte]

Mr. Angus: A very quick final one. Is it a philosophical debate that is occurring at the table now, as opposed to a technical one where you've decided on a way to approach it but you're not sure legally how to do it? Or is it still at the philosophical stage?

Mr. Churko: I think for the members around the table, it's been a great learning experience and there's been a considerable amount of consensus that has been achieved, not only from the provincial and federal government representatives but also the railway representatives.

It's taking that next step and getting the various departments and ministers to understand all the issues and be able to convince them that there's a need to move toward a consensus that initially, I think, one would have said was perhaps unachievable if you had sat down at the first meeting.

Mr. Angus: So there's consensus at the staff level but not at the political level.

Mr. Churko: That's correct.

Mr. Angus: Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I just had a few short questions on this matter of taxation. I was curious at a couple of the comments that you made. Some Saskatchewan background would be helpful.

Mr. Angus mentioned in his question that Saskatchewan had the highest fuel tax in the nation at 15¢ a litre. Could you tell me if that 15¢ a litre goes into a separate transportation fund that's redirected to the transportation costs in Saskatchewan?

Mr. Churko: No, it doesn't.

Mr. Richardson: It doesn't?

Mr. Churko: It doesn't.

• 1610

Mr. Richardson: Yet you think that the federal government revenues collected through transportation should go into a separate fund dedicated to transport. It seems a bit hypocritical.

Mr. Churko: Well, as I'm sure you're aware, at the present time there is no dedicated funding in any jurisdiction. I shouldn't say that; there certainly has been some movement in British Columbia, Ontario, and a couple of the maritime provinces, where there is some dedication of tax. That hasn't been the situation in Saskatchewan. That's why, in response to your question, the answer is that there is no dedicated funding.

Having said that, we do look at the question as to what amount of taxation we receive from road revenues relative to the amount of expenditures we make. Historically our expenditures on roads have always exceeded the amount of taxation that we have received. On the other hand, we receive virtually no effort on behalf of the federal government to participate in enhancing the national highway system. We think when there's \$3 billion in total collected, and I think something over \$130 million in Saskatchewan, that some of that should be going back to the national highway system.

[Traduction]

M. Angus: Une dernière question, qui sera brève. Est-ce que le débat actuel ne porte pas davantage sur des questions de principe que sur des points techniques, c'est-à-dire que vous avez décidé de la façon de procéder mais que vous ne savez pas vraiment comment le faire du point de vue juridique? Où en êtes-vous toujours au stade des principes?

M. Churko: Pour les personnes qui participent à ces discussions, cela s'est révélé une expérience très instructive et les parties, et pas seulement les représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, mais également ceux des sociétés ferroviaires, ont réussi à s'entendre sur de nombreux points.

C'est l'étape suivante, qui consiste à faire comprendre aux divers ministères et aux ministres toutes les questions en jeu et à les convaincre de l'utilité d'en arriver à un consensus qui semblait peut-être irréalisable, au départ, pour ceux qui ont assisté à la première réunion.

M. Angus: Il y a donc consensus au niveau des services fonctionnels mais pas au niveau politique.

M. Churko: C'est exact.

M. Angus: Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Angus. M. Richardson.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): J'ai quelques brèves questions à poser sur la question de la fiscalité. Certaines observations que vous avez faites m'ont intrigué. Il serait utile d'en savoir plus sur la Saskatchewan.

En posant sa question, monsieur Angus a signalé que la Saskatchewan percevait la taxe sur le carburant la plus élevée du pays, soit 15¢ le litre. Pourriez-vous me dire si les sommes perçues sont versées dans un fonds distinct pour les transports en vue d'être réaffectées à l'atténuation des coûts du transport de la Saskatchewan?

M. Churko: Non.

M. Richardson: Ce n'est pas le cas?

M. Churko: Non.

M. Richardson: Pourtant, les recettes des taxes fédérales sur le transport devraient être, selon vous, versées dans un fonds spécialement consacré au transport. Je vois là une certaine hypocrisie.

M. Churko: Comme vous le savez sans doute, à l'heure actuelle, aucune province n'a de fonds spécial. En fait, je ne devrais pas dire cela. Il y a eu un mouvement en ce sens en Colombie-Britannique, en Ontario et dans une ou deux provinces des Maritimes. Mais ce n'est pas le cas en Saskatchewan. Voilà pourquoi, pour répondre à votre question, nous n'avons pas de fonds spécial pour le transport.

Cela dit, il s'agit de comparer les recettes des taxes routières avec les dépenses que nous faisons. Jusqu'ici, les frais du réseau routier ont toujours été plus importants que nos recettes fiscales. D'un autre côté, le gouvernement fédéral ne fait pratiquement rien pour nous aider à améliorer le réseau routier national. Étant donné que les recettes totales se chiffrent à 3 milliards de dollars, et je crois que, pour la Saskatchewan, elles s'élèvent à plus de 130 millions, il faudrait qu'une partie de cet argent soit réinvestie dans le réseau routier national.

[Text]

So while we're not suggesting it needs to be on a dollar-by-dollar match basis, we think there should be some relativity between the amount collected and the amount spent on the infrastructure.

Mr. Richardson: I wanted to ask about this formula that you raised also in response to Mr. Angus's question. It was something about 4¢ equalled how many percent, and 15¢ equalled 20%. How does that work?

Mr. Churko: I was obviously fairly clear when I raised this.

The Senior Grain Transportation Committee undertook a study to determine what the effects of the various taxation policies were on the cost of moving grain. As I understood it, and I have the results just in a table here, the amount of tax or the tax cost per ton of grain moved varied from province to province, depending on the amount of taxes collected by the federal government and the applicable provincial government.

For example, for the 15¢ per litre that's charged by Saskatchewan, the amount that ended up in terms of a tax per tonne of grain moved was 20¢, while the 4% excise tax of the federal government, because it went across all provinces, ended up at 40¢.

Mr. Keyes: Clearer now?

Mr. Richardson: It's clear what you're saying, but it's absurd just the same.

What is the Senior Grain Transportation Committee?

Mr. Churko: They're an organization mandated by the Western Grain Transportation Act. They have senior members of the railways, all the grain companies, producer representatives, the Canadian Wheat Board, the Grain Transportation Agency administrator, roughly 30 members if my memory serves me correctly.

Mr. Richardson: Okay. And they're of the view that 15¢ a litre costs you 20¢ a tonne, is it, and 4¢ a litre costs you 40¢ a tonne. That sounds like Saskatchewan mathematics.

I wanted to ask you about this sentence here: "We agree that taxes should not undermine the competitiveness of Canadian carriers". And again I wonder, that appears to be directed toward the federal government, yet Saskatchewan has the highest taxes in Canada, the highest in the nation. How do you rationalize making a statement like that to this committee, that you agree taxes shouldn't undermine the competitiveness of Canadian carriers, when you're the highest-taxing province in the country?

Mr. Churko: Well, let me reiterate one thing. The fact that the rate per litre is the highest doesn't mean that we take the most revenue out of the system. It depends on many things.

Mr. Richardson: Well, let me ask you about trucks then leaving Saskatchewan across the American border. Do you think they're not competitive with truckers from the northern states if you charge 15¢ a litre tax?

Mr. Churko: That's what we do charge. That's what we charge for the trucking industry, 15¢ a litre. But we have an extensive—

[Translation]

Sans demander que l'on y réinvestisse chaque sou, nous pensons qu'il faudrait que les sommes consacrées à l'infrastructure soient en rapport avec les recettes perçues.

M. Richardson: J'aimerais une précision au sujet de la formule dont vous avez également parlé en réponse à la question de M. Angus. Une taxe de 4 cents représentait je ne sais plus trop quel pourcentage et une taxe de 15 cents équivalait à 20 p. cent. Comment cela fonctionne-t-il?

M. Churko: Manifestement, ma réponse a été assez claire quand j'en ai parlé.

Le Comité supérieur du transport du grain a entrepris une étude pour déterminer quels étaient les effets des diverses politiques fiscales sur le coût du transport du grain. Si j'ai bien compris, et les résultats figurent dans le tableau que j'ai sous la main, le montant de la taxe par tonne de grain transportée variait d'une province à l'autre, selon le montant de taxe perçu par le gouvernement fédéral et la province.

Par exemple, en ce qui concerne la taxe de 15 cents le litre imposée par la Saskatchewan, cela donnait une taxe de 20 cents la tonne de grain transportée tandis que, pour la taxe d'accise de 4 p. cent du gouvernement fédéral, cela donnait 40 cents étant donné que cette taxe s'appliquait à toutes les provinces.

M. Keyes: C'est plus clair maintenant?

M. Richardson: Cela semble clair quand vous le dites, mais c'est tout aussi absurde.

Qu'est-ce que le Comité supérieur du transport du grain?

M. Churko: C'est l'organisme nommé en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il se compose de dirigeants des chemins de fer et de représentants de toutes les compagnies céréalières, des producteurs, de la Commission canadienne du blé et de l'administrateur de l'Office du transport du grain. Si je me souviens bien, il compte à peu près 30 membres.

M. Richardson: D'accord. Et ce comité estime qu'une taxe de 15 cents le litre vous coûte 20 cents la tonne et une taxe de 4 cents le litre, 40 cents la tonne. Ce doit être la façon de compter en Saskatchewan.

Vous dites qu'à votre avis les taxes ne devraient pas saper la compétitivité des transporteurs canadiens. Là encore, j'ai l'impression que cette phrase s'adresse au gouvernement fédéral, mais la Saskatchewan est la province du pays où les taxes sont les plus élevées. Comment pouvez-vous faire ce genre de déclaration, dire qu'à votre avis les taxes ne devraient pas saper la compétitivité des transporteurs canadiens alors que votre province est celle qui a les taxes les plus élevées?

M. Churko: Je voudrais d'abord répéter une chose. Même si notre taxe au litre est la plus élevée, cela ne veut pas dire que nos recettes soient les plus importantes. De nombreux facteurs entrent en jeu.

M. Richardson: Parlons des camions qui quittent la Saskatchewan et traversent la frontière américaine. Pensez-vous qu'ils peuvent affronter la concurrence des camionneurs des États du nord si vous leur faites payer une taxe de 15 cents le litre?

M. Churko: C'est ce que nous faisons payer. Nous faisons effectivement payer 15 cents le litre au secteur du camionnage. Mais nous avons. . .

[Texte]

Mr. Richardson: Do you think that makes them competitive with their American counterparts?

Mr. Churko: The studies that I have seen that were done by Transport Canada indicated that our trucking industry was at a slight advantage relative to the American industry, when we take all costs into account.

• 1615

Mr. Richardson: When we take all costs, like Alberta only charging maybe 5¢ a litre, and then Ontario charging considerably less than Saskatchewan, on balance we're competitive, we're not competitive at 15¢ a litre gas tax.

Mr. Churko: Again, let me say that I think if you look at the cost structure of the trucking company, the cost structure covers many items, including taxes, labour, maintenance, and so on. There are many advantages in Saskatchewan, and some of those happen to be labour and other components whereby in total our trucking industry is reasonably competitive with other jurisdictions. So it's not just one simple item that determines whether or not someone's competitive.

Mr. Richardson: No, but with respect, sir, it is the one specific item, the one and only item that you raise in your submission. You said: "We agree that taxes should not undermine the competitiveness of the Canadian carriers." This is coming from the province that taxes our carriers higher than any other jurisdiction in Canada. You're not suggesting any other factors; you're talking about taxes, and you're the province that charges the highest taxes, making our carriers uncompetitive in your province.

Mr. Churko: Let me say again, sir, we agree that if taxes were the only issue that made a carrier uncompetitive, we certainly would be very concerned about that. We have a very extensive highway system. For example, we have more roads per capita of necessity because of our land base, and that has to be paid for somewhere. So one must collect revenues where one can relative to that exercise, and we charge it in fuel tax. It's not just trucks, it's our cars that get that same rate. As you know, Saskatchewan is not in an enviable financial situation at the present time.

We have recognized that 15¢ a litre is high. We also have an extensive road system. On the other hand, the industry has advantages in terms of other components within Saskatchewan that balance those costs.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Churko, if I could go back to the Western Grain Transportation Act, which I happen to feel causes some distortions in the way grain flows east and west, and that's my personal opinion, based on some evidence that we've had from the seaway study... When the Canadian Council of Grains came before us in Winnipeg, they had an extensive list of people who had been consulted on changing the method of payment and changing some of the other things to go along with that in the Western Grain Transportation Act subsidy, and the vast majority seemed to be in favour of changing.

[Traduction]

M. Richardson: Pensez-vous que cela leur permet de concurrencer les camionneurs américains?

M. Churko: D'après les études réalisées par Transport Canada, notre industrie du camionnage est légèrement avantagée par rapport à l'industrie américaine si l'on tient compte de tous les coûts.

M. Richardson: Si l'on tient compte de tous les coûts et par exemple du fait que l'Alberta ne fait peut-être payer que 5c. le litre et que l'Ontario impose une taxe nettement inférieure à celle de la Saskatchewan, dans l'ensemble, nous sommes concurrentiels. Mais une taxe de 15c. sur le litre d'essence ne nous permet pas de l'être.

M. Churko: Encore une fois, si vous tenez compte de tous les frais d'exploitation des entreprises de camionnage, cela comprend bien des choses et notamment les impôts, la main-d'oeuvre et les frais d'entretien. La Saskatchewan offre de nombreux avantages particulièrement sur le plan de la main-d'oeuvre et d'autres éléments de coûts si bien que, dans l'ensemble, nos entreprises de camionnage sont suffisamment compétitives par rapport à leurs concurrentes. La compétitivité n'est pas déterminée par un seul élément.

M. Richardson: En effet, mais ce qui m'intéresse est la question que vous avez soulevée dans votre mémoire quand vous dites: «Nous sommes d'accord sur le fait que les taxes ne devraient pas saper la compétitivité des transporteurs canadiens». Cette déclaration émane de la province qui taxe les transporteurs plus que n'importe quelle autre instance gouvernementale du Canada. Vous ne parlez pas des autres facteurs, mais simplement des taxes. C'est votre province qui impose les taxes les plus élevées, ce qui empêche nos transporteurs de soutenir la concurrence.

M. Churko: Je répète que si les taxes étaient le seul facteur susceptible de nuire à la compétitivité d'un transporteur, cela nous préoccuperait très sérieusement. Nous avons un important réseau routier. Par exemple, nous avons nécessairement davantage de routes par habitant à cause de la superficie de la province et il faut trouver de l'argent quelque part pour financer ce réseau routier. Nous devons percevoir des taxes auprès des usagers si bien que nous imposons une taxe sur le carburant. Elle s'applique non seulement aux camions, mais aux automobiles. Comme vous le savez, la Saskatchewan n'est pas dans une situation financière enviable pour le moment.

Nous reconnaissons que 15c. le litre, c'est beaucoup. Mais nous avons également un important réseau routier. D'un autre côté, le secteur du camionnage dispose d'autres avantages qui compensent pour ces frais supplémentaires.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Churko, pour en revenir à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui, à mon avis, tend à déséquilibrer la façon dont le grain circule vers l'Est et vers l'Ouest, d'après l'étude sur la voie maritime... Quand le Conseil des grains du Canada a comparu devant notre comité, à Winnipeg, il avait toute une liste de personnes qui avaient été consultées au sujet des changements au mode de paiement et aux autres changements qui devaient être apportés aux subventions accordées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La majorité de ces personnes semblaient être pour le changement.

[Text]

You maintain that there's been no consultation. Certainly the Province of Saskatchewan was listed as one that was opposed to changing the WGTA, along with the Prairie Pools, and those seemed to be the two biggest objectors that I could see on the list.

You've mentioned that you want see other efficiencies addressed before the method of payment is addressed. I think we'd all like to see it more efficient, but I take exception to your statement that there hasn't been any consultation, because if this was any indication from the Canadian Council of Grains, there certainly has been a great deal of consultation and a lot of people have already made up their minds and they were saying get on with it.

Mr. Churko: The last public consultation process I'm aware of that took place was the transportation talks initiative, and during that exercise one of the questions that was asked of producers was whether or not they wanted to see a change in the method of payment. While it's certainly not statistically correct just to take the number of people who were at the meetings and work that number through, because one doesn't know how representative those were, nevertheless, I think it's a reasonable indicator, and in Saskatchewan, from the numbers that were out, well in excess of 90% of the producers indicated they didn't want a change at that time. I think across the western provinces, if my memory serves me right, it was something over 60% to 70% of the total number who said they did not want to see a change in the method of payment.

Part of that reason—I think that's what we're trying to drive at—is they were indicating that they did not understand what any of the other proposals really meant, and it was quite clear that they also indicated that before there was to be any change, if there was to change, they wanted to be consulted so they understood what the change meant.

• 1620

Mr. Atkinson: Well, as I say, the representatives of the Canadian Council of Grains came before us and they had a checklist. I'm sure you could get a copy of their brief. It had a vast number that said we should get on with it because they know the system is inefficient and they want it changed.

A subsidy obviously does distort, and we can't think of all the distortions it's going to create. I can tell you, as somebody who's on the seaway, that I think it's distorting it against the seaway's interest, and as a result that mode of transportation has been suffering. Obviously, paying the producer allows that person to make the choices as to where their transportation dollars are going to go and takes out the bias that's inherent in the system.

Mr. Churko: Some of your comments have some merit, in that any time you have a subsidy it's meant to achieve certain goals, and when you pay a subsidy anywhere it has to cause some distortions in the system. That's not necessarily bad in all cases. If you're trying to achieve certain goals and you put a subsidy in effect and achieve those goals, then I think that result perhaps outweighs some of the negative aspects of that subsidy.

[Translation]

Vous dites qu'il n'y a pas eu de consultation. La Saskatchewan et les syndicats des Prairies se sont certainement opposés à ce que l'on modifie la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et, d'après la liste que j'ai vue, vous semblez être les deux principaux adversaires de cette initiative.

Vous avez dit que vous vouliez que l'on remédie à d'autres problèmes avant de s'attaquer au mode de paiement. Nous souhaitons tous que le système de transport devienne plus efficient, mais je ne suis pas d'accord avec vous quant à l'absence de consultation car, d'après ce qu'a dit le Conseil des grains du Canada, ces consultations ont été intensives et beaucoup de gens se sont déjà fait une opinion et nous ont demandé d'aller de l'avant.

M. Churko: A ma connaissance, les dernières consultations publiques qui ont eu lieu étaient des pourparlers sur le transport et on a alors demandé aux producteurs s'ils voulaient ou non que le mode de paiement soit modifié. Vous ne pouvez pas vous fier au nombre de personnes qui ont assisté aux réunions, car on ne sait pas dans quelle mesure elles étaient représentatives. Quoi qu'il en soit, c'est quand même un bon indice et, d'après les chiffres qui ont été publiés, en Saskatchewan, plus de 90 p. 100 des producteurs ont dit préférer qu'il n'y ait pas de changement pour le moment. Si je me souviens bien, pour l'ensemble des provinces de l'Ouest, entre 60 et 70 p. 100 des intéressés se sont prononcés contre la modification du mode de paiement.

C'était notamment—et c'est là que nous voulons en venir—parce qu'ils ne comprenaient pas ce que signifiaient les autres propositions et ils ont également clairement laissé entendre qu'ils tenaient à être consultés avant qu'on décide d'apporter des changements afin qu'ils comprennent bien quelles seraient les conséquences de ces changements.

M. Atkinson: Comme je l'ai dit, les représentants du Conseil des grains du Canada qui ont comparu devant nous avaient toute une liste à nous présenter. Vous pourriez certainement obtenir une copie de leur mémoire. De nombreuses personnes inscrites sur leur liste nous demandaient d'aller de l'avant parce que le système était inefficent et qu'elles souhaitaient le voir modifier.

Il est certain qu'une subvention crée des distorsions et qu'on ne peut jamais les prévoir toutes d'avance. En ce qui concerne la voie maritime, je peux vous dire qu'elle crée des distorsions qui nuisent à la voie maritime et que ce mode de transport en a souffert. Si l'on paye le producteur, cela lui permet de décider de la façon dont il dépensera son budget de transport en supprimant les distorsions créées par le régime en place.

M. Churko: Vous avez raison sur certains plans en ce sens qu'une subvention vise à atteindre certains objectifs et qu'elle crée inévitablement certaines distorsions. Mais ce n'est pas nécessairement mauvais dans tous les cas. Si vous essayez d'atteindre certains objectifs et si vous accordez une subvention dans ce but, je crois que cela compense sans doute certaines des répercussions négatives.

[Texte]

Having said that, one of the things our study would say is that in terms of paying the producer—if the payment went to the producer—there's a reasonable possibility that a considerable amount of the grain could divert south, rather than east, as well. If there were some safeguards to prevent it from going to the American system—and we're somewhat concerned about that, as we're Canadians first and we would like to see a preservation of the system. . . We're not sure that necessarily changing the method of payment would improve the amount of traffic that goes through the seaway.

Mr. Atkinson: Well, that was mentioned in the brief of the Canadian Council of Grains, and certainly I agree with you that's something that has to be looked at and there's a whole range of factors there. But I can tell you that the longer it goes on, the more chance you may not have a seaway to offer you the option of at least going to the east.

Obviously, if the grains sales with Russia pick up there may not be any ships to carry that grain. From what I've heard from western farmers, they want that option that they can go west or east. It's reaching that point where the seaway is really going to be affected unless we do something to resolve this matter of the WGTA.

Mr. Churko: We're certainly concerned about that, there's no doubt about it.

Mr. Atkinson: The other area is short-line railways. Have you done anything as a province to bring in legislation that can help create short-line railways?

One thing we've have heard is that the successor labour legislation in Ontario and B.C. may be hurting the possibility of establishing short-line railways. Is there anything in Saskatchewan that would help the establishment of short-line railways? Because it's going to become a provincial function.

Mr. Churko: To back up a little further, I think we became aware some time ago that there were certain parts of the national rail system that the railways were going to have to move, in terms of getting rid of certain parts of the system. They were too costly for the railways and short-line railways were an alternative in some cases. Because of that, we passed new legislation in 1989, in part to facilitate the establishment of short-line railways, and one was created shortly after that—Southern Rail—which is operating quite successfully in the province.

But the current environment and the current NTA legislation is really not conducive to short-line operations. Some of the recommendations that are in the legislation will help considerably to allow a short-line operator to have the ability to compete. I don't think there are very many occasions whereby, without some legislative protection, he would have enough of a level playing field with the main-line carriers to control his own destiny.

Mr. Atkinson: Okay, I'm glad to hear that you've put in some legislation. Perhaps our researchers will look into that and find out exactly what that legislation is and bring it to us. I'd be interested in seeing it. Thank you very much.

[Traduction]

Cela dit, notre étude permet notamment de conclure que si l'on paye directement le producteur, il faut s'attendre à ce qu'une grande quantité de grain soit détournée vers le sud plutôt que vers l'est. Si certaines précautions sont prises pour éviter que ce grain n'aille vers le réseau de transport américain, ce qui nous inquiète car nous sommes Canadiens avant tout et nous tenons à préserver notre réseau. . . Nous ne sommes pas certains que si le mode de paiement était modifié, le trafic qui passe par la voie maritime s'accroîtrait nécessairement.

M. Atkinson: C'était également mentionné dans le mémoire du Conseil des grains du Canada et je suis certainement d'accord avec vous pour dire qu'il faut examiner la question et qu'un grand nombre de facteurs entrent en jeu. Néanmoins, plus tout cela s'éternisera, plus vous risquez de vous retrouver privés de la voie maritime qui vous fournit au moins la possibilité d'acheminer votre grain vers l'est.

De toute évidence, si les ventes de céréales à la Russie reprennent, il n'y aura peut-être pas de bateaux pour transporter ce grain. D'après ce que les agriculteurs de l'Ouest m'ont dit, il veulent la possibilité d'envoyer leur grain par l'ouest ou par l'est. Si nous ne réglons pas le problème que soulève la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la voie maritime va en pâtir sérieusement.

M. Churko: Cela nous inquiète aussi, soyez en certain.

M. Atkinson: Il y a également la question des chemins de fer sur courtes distances. Votre province a-t-elle cherché à légiférer pour favoriser l'établissement de ces chemins de fer.

Nous avons entendu dire que la législation du travail de l'Ontario et de la Colombie-britannique risquait de compromettre la possibilité d'établir des chemins de fer sur courtes distances. Avez-vous pris des mesures en Saskatchewan pour faciliter la mise en place de ces lignes? Cette responsabilité va incomber aux provinces.

M. Churko: Pour remonter un peu plus, je crois que c'est il y a un certain temps que nous avons appris que les compagnies de chemins de fer allaient devoir se débarrasser de certaines parties du réseau ferroviaire national. Elles étaient trop coûteuses à exploiter et les chemins de fer sur courtes distances représentaient une solution de rechange dans certains cas. Pour cette raison, nous avons adopté, en 1989, une nouvelle loi visant à faciliter l'établissement des chemins de fer sur courtes distances. L'un des deux, Southern Rail, a d'ailleurs été créé peu de temps après et il est exploité avec un net succès dans la province.

Cependant, le climat actuel et la Loi sur les transports nationaux ne favorisent pas vraiment l'établissement de ce type de chemins de fer. Certaines recommandations qui figurent dans la loi vont largement contribuer à aider les compagnies de chemins de fer sur courtes distances à soutenir la concurrence. Sans dispositions législatives pour les protéger, ces compagnies ferroviaires seraient rarement en mesure de concurrencer les chemins de fer nationaux à chances égales.

M. Atkinson: D'accord. Je me réjouis d'apprendre que vous avez légiféré à cet égard. Nos attachés de recherche pourraient peut-être examiner la question pour établir exactement de quelle loi il s'agit et nous en trouver le texte. J'aimerais beaucoup la lire. Merci beaucoup.

[Text]

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I just wanted to ask our witness a question. He said he was referring to tables concerning the percentage of his taxes and where they go, as opposed to the taxes in Manitoba, etc. Can the witness make those tables available to us and perhaps give us a brief one-pager on exactly how that operates?

Mr. Churko: I'd be pleased to do so. I don't have that information available to me; I just have a hand-written table.

• 1625

Mr. Keyes: It doesn't have to be done today, but if you could mail us a summary of how those tables work and maybe a copy of it within the week, I'd be interested to know. It could be more precise with those tables.

Mr. Churko: I'd be pleased to do that.

The Chairman: Thank you, sir, for your attendance before the committee this afternoon. We appreciate it.

Mr. Churko: Thank you for your attention.

The Chairman: Our next witnesses are from the Canadian Pulp and Paper Association. From the association, we have with us Mr. Howard Hart, President; Mr. David Church, Director, Packaging, Purchasing and Transportation; Mr. Edgar, Vice-President, Transportation, Repap Enterprises; Mr. James Foran, Barrister and Solicitor; Mr. Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel.

Welcome, gentlemen, to the hearings of the Standing Committee on Transport this afternoon. You prepared a rather lengthy brief and you might wish to provide members with a recap of the précis of the submission. Mr. Hart is going to make the presentation.

Mr. Howard Hart (President, Canadian Pulp and Paper Association): Thank you, Mr. Chairman.

I regret our report to your standing committee was sent only last Thursday. I'm not sure you will have had time to examine it. It has been approved by the board of directors of the association, which comprises some 60 members. They are the chief executive officers of the pulp and paper companies that are members of the association, and their support of this submission is unanimous.

I would like to take just a few moments, together with David Church, to introduce our document. It's no secret that the pulp and paper industry has been a strong proponent and a strong supporter of the National Transportation Act of 1987. We've seen and we continue to see in that legislation a competitive thrust to transportation that is beneficial to Canadian industry as it adapts to increasingly competitive markets for its products, both in Canada and abroad. Those two things couple together rather nicely—a competitive thrust here dealing with costs featured by the competitiveness of our markets.

The business reality today, especially for global traders such as we are is that you must be competitive in your costs and your processes and, hence, your prices or you simply see your business diminished as it goes to suppliers from a large number of other countries that are now competitors of the Canadian pulp and paper industry.

[Translation]

M. Keyes: Monsieur le président, je voudrais poser une question au témoin. Il a dit qu'il disposait de tableaux indiquant le pourcentage de taxes en vigueur en Saskatchewan et leur utilisation par opposition aux taxes imposées au Manitoba, etc. Le témoin pourrait-il nous communiquer ces tableaux et les accompagner peut-être d'une page de notes explicatives.

M. Churko: Avec plaisir. Je n'ai pas ces renseignements ici; je n'ai qu'un tableau écrit à la main.

M. Keyes: Je ne vous demande pas de le faire aujourd'hui, mais auriez-vous l'obligeance de nous faire parvenir par la poste un résumé explicatif des tableaux, d'ici la fin de la semaine. Cela nous donnerait peut-être plus de précisions.

M. Churko: Je me ferai un plaisir de le faire.

Le président: Je vous remercie, monsieur, de votre comparution devant le comité cet après-midi. Nous vous en sommes reconnaissants.

M. Churko: Je vous remercie de m'avoir écouté.

Le président: Nos prochains témoins représentent l'Association canadienne des pâtes et papiers. Il s'agit de M. Howard Hart, président; M. David Church, directeur, Emballage, approvisionnement et transport; M. Edgar, vice-président, Transport, les Entreprises Repap; M. James Foran, avocat; M. Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue aux audiences de cet après-midi du Comité permanent des transports. Vous avez préparé un mémoire assez long dont vous voudrez peut-être récapituler les points saillants. C'est M. Hart qui va faire l'exposé.

M. Howard Hart (président, Association canadienne des pâtes et papiers): Je vous remercie, monsieur le président.

Je regrette que notre rapport n'ait été transmis au Comité permanent que jeudi dernier. Vous n'avez peut-être pas eu le temps d'en prendre connaissance. Il a été approuvé par le conseil d'administration de l'Association, lequel compte quelque 60 membres. Ce sont les présidents-directeurs généraux des entreprises de pâtes et papier qui font partie de l'Association. Leur appui au mémoire est unanime.

Permettez-moi de prendre quelques instants pour vous présenter le document avec la collaboration de David Church. Le secteur des pâtes et papier, c'est bien connu, a appuyé avec enthousiasme la Loi de 1987 sur les transports nationaux et continue de le faire. Pour nous, cette mesure législative a favorisé la concurrence dans le secteur des transports et ce à l'avantage des entreprises canadiennes qui doivent nécessairement s'adapter à des marchés de plus en plus concurrentiels, tant au Canada qu'à l'étranger. Voilà justement deux réalités qui vont de pair: stimuler la concurrence sur le plan des coûts en fonction de marchés où la concurrence est vive.

Un secteur comme le nôtre, dont les marchés sont planétaires, se doit d'être concurrentiel sur le plan des coûts et des procédés et donc sur celui des prix, faute de quoi son chiffre d'affaire périclité au profit de fournisseurs d'un grand nombre d'autres pays aujourd'hui concurrents des producteurs canadiens de pâtes et papier.

[Texte]

[Traduction]

• 1630

Quite frankly, Mr. Chairman, members, I would have to say our reaction to the report of the review committee is one somewhat of concern and disappointment. We see in the report a number of recommendations that appear to us to chip away at the competitive thrust of the NTA as it now exists.

The words of the review commission report on page 57 are that:

It's the global recession rather than regulatory reform that has been the most significant factor affecting the railways and has exerted an influence on the financial health of the carriers.

Despite that statement, we sense in the report a preoccupation with carrier revenues caused by the recession. We respectfully suggest that it is not a sound basis on which to formulate a national transportation policy that is going to continue for a number of years.

I should add, of course, that the carriers are not alone in suffering the difficulties of a recession and having to meet international competition. The industry we represent has also been seriously affected by the recession.

I guess I would have to say, Mr. Chairman, our satisfaction with the NTA is such that we're extremely wary of any changes that are not precise and specific and measured in terms of promoting business for Canadian industries and thus for the carriers. My colleagues will comment on the main areas of our concern in just a few moments. But I would like to take a minute or two to give you a snapshot of the pulp and paper industry both as it exists today and its global reach.

The Canadian industry exports 20 million tonnes of the 25 million tonnes it produces each year. In other words, this industry and its rather large size lives by its ability to export. It's the second-largest pulp and paper industry in the world after the United States, and it is the world's largest exporting nation for pulp and paper products. As such, this industry generates income and employment for Canadians based on its ability to compete abroad. Much of that production takes place in what one would say are the smaller communities of Canada where employment and transportation are always matters of great concern.

Being a successful producer and a successful exporter is certainly no guarantee in that position. It's one you have to earn every day. In effect, you earn it bit by bit with every shipment you make. I'd like to give you some examples that would illustrate this point.

Our largest market is the United States. It's also the country with the world's largest pulp and paper industry. To sell there, we compete with the U.S. industry, about two and a half times the size of the Canadian industry. We're competing with them in their own home market. It's a market that is served by a well-developed and competitive multimodal transportation network. That perhaps gives you a picture of what we face when we go in to sell our tonnage in the United States.

En toute honnêteté, monsieur le président, membres du comité, je dois vous dire que le rapport de la Commission d'examen nous a inquiétés et déçus dans une certaine mesure. Certaines de ses recommandations nous semblent aller à l'encontre de l'esprit concurrentiel qui anime la Loi sur les transports nationaux.

Voici ce qu'on peut lire à la page 61 du rapport de la Commission d'examen:

C'est la récession mondiale plutôt que la réforme réglementaire qui constitue le principal facteur à l'origine des difficultés des sociétés ferroviaires et qui a influencé la santé financière des transporteurs.

En dépit de cet énoncé, le rapport nous semble accorder beaucoup d'importance aux effets de la récession sur les revenus des transporteurs. Or, nous estimons qu'il ne s'agit pas là d'une assise valable pour formuler la politique nationale des transports qui doit nous guider pour un certain nombre d'années à venir.

Il convient d'ajouter, évidemment, que les transporteurs ne sont pas les seuls à souffrir de la récession et à devoir affronter la concurrence internationale. Le secteur que nous représentons a également été durement touché par la récession.

Je tiens à vous dire, monsieur le président, que nous sommes à tel point satisfaits de la LTN que c'est avec une extrême réticence que nous envisageons tout changement qui ne soit pas bien précis et circonscrit et clairement lié à une amélioration des perspectives commerciales des entreprises canadiennes et, par conséquent, des transporteurs. Avant que mes collègues ne vous livrent leurs observations sur les principaux aspects qui nous inquiètent, je tiens à vous brosser un tableau rapide du secteur des pâtes et papier et de son envergure mondiale.

Le secteur canadien des pâtes et papier exporte 20 millions des 25 millions de tonnes de sa production annuelle. Autrement dit, il s'agit d'un secteur de taille fort respectable qui dépend largement de sa capacité d'exporter. Nous sommes le deuxième producteur de pâtes et papier au monde, après les États-Unis, et le plus grand exportateur de pâtes et papier. Pour cette raison, il s'agit d'un secteur qui crée des revenus et des emplois pour les Canadiens en fonction de sa capacité concurrentielle à l'étranger. La production s'effectue en bonne partie dans des localités de taille relativement petite, où les questions d'emploi et de transport revêtent toujours une grande importance.

Or, l'excellence, comme producteur et exportateur, ne garantit certainement pas l'avenir. Il faut lutter quotidiennement pour maintenir sa position concurrentielle. Chaque expédition contribue à atteindre l'objectif. Permettez-moi de vous donner certains exemples pour illustrer ce que j'avance.

Les États-Unis sont notre principal marché. Il s'agit également du plus important producteur de pâtes et papier. Lorsque nous y vendons nos produits, nous faisons concurrence au secteur américain des pâtes et papier, qui est à peu près deux fois et demie plus gros que le nôtre. Et nous devons affronter les Américains sur leur propre terrain. Le marché américain est desservi par un réseau de transport multi-modal très bien développé et concurrentiel. Voilà qui vous donne peut-être une idée de la réalité que nous avons à affronter lorsque nous vendons nos produits aux États-Unis.

[Text]

In the European Community, we compete again with a strong and technically competent pulp and paper industry that is local. There's a good industry in France, Germany and the U.K., technically modern, but there we also compete not only with those local producers but also with exporters from the Nordic countries, from the United States and even such other places as Brazil and Chile for some of our products.

In the rather rapidly developing Asian markets, we compete with a host of suppliers. It's a very long list. Some examples are, again, the United States, the European Community, the Nordics, the Brazilians, the Chileans, the Japanese, the New Zealanders and others too numerous to mention. Not one of those customers is going to buy Canadian if the product doesn't meet its idea of what is the right quality, the right service and the right price.

I guess I would have to say this industry represents the ultimate in global reach and global competition for Canadian industry. I would also have to say, Mr. Chairman, it's a dramatic change from 20 years ago, when the world was perhaps a simpler place and there were what one would look back now and say were more stable trading patterns.

• 1635

I mention those competitive realities that we face because I believe understanding them is the underpinning of our need for an effective and competitive transportation system. Transportation, if you take the inbound and the outbound together, accounts for about 20% of the cost of our product delivered to the customer, so it's a very major cost element for us to deal with. It should not be surprising, therefore, that we are extraordinarily interested in a strong, viable, and competitive rail industry in Canada.

I'm going to ask my colleague, David Church, to mention two or three of the principle themes of the submission that we sent you. That will take him two or three minutes. Then of course we will proceed in the manner you determine, Mr. Chairman, and I would appreciate, as we draw to a close, if I might have a momentary comment at the end. David Church.

Mr. David W. Church (Director, Packaging, Purchasing and Transportation, Canadian Pulp and Paper Association): In our submission, Mr. Chairman, we focus primarily on line abandonment, conveyance of lines, and the competitive access provisions. I would like at this time to summarize our positions with respect to these issues.

Under line abandonment, CPPA believes that it is premature to implement the review commission's recommendations and that they should not be acted upon until such time as an essential rail network in Canada is established pursuant to the rail network study being conducted by the council of ministers responsible for transportation and adequate shipper input is obtained.

We have requested participation in the rail network study, and to date have not been successful. Our members would be prepared to support the line rationalization proposals of the review commission subject to the issuance of a report by the council of ministers that is acceptable to our members.

[Translation]

Dans la Communauté européenne, nos concurrents locaux sont dynamiques et compétents sur le plan technique. Il existe en effet d'excellents producteurs en France, en Allemagne et au Royaume Uni. Mais en plus de concurrencer ces producteurs locaux, nous devons également rivaliser avec les exportateurs des pays nordiques, des États-Unis et même d'autres pays comme le Brésil et le Chili, pour certains produits.

Sur les marchés asiatiques qui se développent assez rapidement, nous sommes en concurrence avec toute une gamme de fournisseurs. La liste est extrêmement longue. Je vous citerai, à titre d'exemple, les États-Unis, la Communauté européenne, les pays nordiques, le Brésil, le Chili, le Japon, la Nouvelle-Zélande et il y en a bien d'autres. Dans tous ces cas, le client n'achètera le produit canadien que dans la mesure où il correspond à ses normes de qualité de service et de prix.

Je crois pouvoir dire que notre secteur est inégalé au Canada, pour ce qui est de son envergure mondiale et de sa capacité concurrentielle à l'échelle internationale. J'ajouterais, monsieur le président, que la situation a beaucoup changé par rapport à celle d'il y a 20 ans, époque où la réalité mondiale était moins complexe et où les structures d'échange étaient plus stables.

Si je vous parle de cette concurrence que nous devons affronter, c'est que, d'après moi, elle permet de comprendre pourquoi nous avons tant besoin d'un système de transport efficace et concurrentiel. Les coûts de transport, aussi bien pour l'acheminement des matières premières que pour l'expédition des produits des usines, représente, pour nous, environ 20 p. 100 du coût du produit livré au client. Il s'agit donc d'une composante très importante des coûts. Rien d'étonnant donc, à ce que nous portions tant d'intérêt à assurer le dynamisme, la viabilité et la compétitivité du secteur du transport ferroviaire au Canada.

Je vais maintenant demander à mon collègue, David Church, d'aborder deux ou trois des grands thèmes de notre mémoire. Il lui faudra deux ou trois minutes. Par la suite, évidemment, nous allons faire ce que vous souhaitez, monsieur le président, et je vous serais reconnaissant de m'accorder la possibilité d'un bref commentaire à la fin. David Church.

M. David W. Church (directeur, Emballage, approvisionnement et transport, Association canadienne des pâtes et papiers): Dans notre mémoire, nous avons surtout mis l'accent sur l'abandon des voies, le transfert des voies ferrées et les dispositions relatives à l'accès concurrentiel. J'aimerais maintenant résumer notre position sur ces questions.

Pour ce qui est de l'abandon des voies, l'ACPP estime qu'il est trop tôt pour mettre en oeuvre les recommandations de la Commission d'examen. Les recommandations ne doivent pas être mises en vigueur avant que ne soit mis en place un réseau ferroviaire découlant de l'étude du réseau ferroviaire entreprise par le conseil des ministres responsables des transports et que les expéditeurs n'aient été consultés.

Nous avons demandé à participer à l'étude du réseau ferroviaire. Nos membres sont disposés à appuyer les propositions de la Commission d'examen relatives à la rationalisation du réseau, dans la mesure où le conseil des ministres des transport publie un rapport acceptable pour nos membres.

[Texte]

With respect to the conveyance of lines, CPPA has no objection in principle to the recommendations of the review commission. However, the current provisions should not be repealed until an essential rail network has been determined after adequate consultation with shippers.

Regarding the competitive access provisions, CPPA objects strenuously to the implementation of subjective standards in the calculation of CLRs and in the resolution of final offer arbitration disputes. We believe the introduction of criteria that rates be commercially fair and reasonable will unnecessarily add complexity, uncertainty and delay to the process. The provisions must be kept objective, uncomplicated and expeditious.

In place of the recommendations of the review commission, we ask the standing committee to favourably consider the recommendations set out in appendix A of our submission, all of which are designed to make the competitive access provisions more attainable to shippers across Canada.

Thank you, Mr. Chairman, and we would be pleased now to answer any questions you may have.

The Chairman: Thanks very much. Now, gentlemen, we'll continue with questions and comments from our panel. The chairman, Mr. Hart, has indicated that he has some comment at the end of the session that he would like to make. I assume that your comment will take two or three minutes, something of that nature?

Mr. Hart: One minute.

The Chairman: So we'll begin with Mr. Keyes and we'll start off with eight-minute rounds here.

Mr. Keyes: Mr. Hart, gentlemen, welcome to our committee and thank you for your submission. I hope, Mr. Hart, your one-minute statement doesn't prompt me to think of a question I'd like to ask and not be able to ask it.

I'd like to begin with maybe just an overall assessment. Given your opening comments and taking into consideration the size and the diversity of this country and its three different levels of government, do you think we can develop a national transportation policy in this country?

Mr. Hart: Yes, I think we can, if there's a will.

Mr. Keyes: I think the will is there. I think the will is everywhere.

Mr. Hart: I would say yes, the National Transportation Act, as we see it, was a very sound foundation. It's in place, it's working, in our view.

Mr. Keyes: All right. Given the size of the U.S industry—you spoke of it as what, two and a half times larger than the Canadian industry—and the methods, pricing and transportation, what is it that we do sell successfully down there, that we can compete with in terms of price and transportation?

[Traduction]

Pour ce qui est du transfert des voies, l'ACPP ne s'oppose pas en principe aux recommandations de la Commission. Cependant, elles ne devraient pas être mises en vigueur avant que ne soit établi un réseau ferroviaire national, après consultation des expéditeurs.

Au sujet des dispositions relatives à l'accès concurrentiel, l'ACPP s'oppose vigoureusement à l'application de normes subjectives au calcul des TLC et aux propositions visant le règlement des différends relatifs à l'arbitrage des offres finales. Nous estimons que l'introduction de critères selon lesquels les taux doivent être équitables et raisonnables sur le plan commercial aura pour effet de rendre le processus plus complexe, plus long et moins certain. Les dispositions doivent demeurer objectives, simples et expéditives.

Au lieu des recommandations de la Commission d'examen, nous proposons au comité permanent d'accueillir favorablement les recommandations figurant à l'annexe A de notre mémoire, lesquelles visent toutes à mettre à la portée des expéditeurs de tout le Canada les dispositions relatives à l'accès concurrentiel.

Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie. Nous allons maintenant poursuivre avec les questions et les commentaires des membres du comité. Le président, M. Hart, nous a fait savoir qu'il souhaite faire un commentaire à la fin de l'entretien. Il s'agira, je suppose, d'une observation de deux ou trois minutes?

M. Hart: Une minute suffira.

Le président: Nous allons donc commencer par M. Keyes pour le tour de huit minutes.

M. Keyes: Monsieur Hart, messieurs, je vous souhaite la bienvenue parmi nous et je vous remercie de votre mémoire. J'espère, monsieur Hart, que votre déclaration d'une minute ne me donnera pas l'envie de poser une question qu'il me sera impossible de poser.

J'aimerais commencer, si vous le voulez bien, par une sorte d'évaluation d'ensemble. Compte tenu de vos observations préliminaires et de la taille et de la diversité de notre pays, ainsi que de ses trois paliers de gouvernement, croyez-vous que nous pouvons élaborer une politique nationale en matière de transport?

M. Hart: Oui, je le crois, dans la mesure où la volonté de le faire existe.

M. Keyes: Je crois que cette volonté existe. On en constate partout les manifestations.

M. Hart: Je dirais que oui. La loi sur les transports nationaux constitue une base très solide. Elle est en vigueur et elle fonctionne, d'après nous.

M. Keyes: Bon, d'accord. Compte tenu, maintenant, de la taille du secteur des pâtes et papiers aux États-Unis—vous avez dit qu'il était deux fois et demie plus gros que celui du Canada—et de ses caractéristiques en matière de procédés, de tarification et de transport, quels sont les produits que nous réussissions à commercialiser aux États-Unis et pour lesquels nous sommes concurrentiels sur le plan des prix et des coûts de transport?

[Text]

[Translation]

• 1640

Mr. Hart: The Canadian industry sells large quantities of newsprint in the United States. It also sells large quantities of pulp, which is converted into paper by U.S. paper mills. Increasingly we're supplying specialty papers into the United States—printing papers, writing papers. That trade has increased nicely in the last five or six years. We now have world-scale mills in Canada that produce those products.

Mr. Keyes: This may be a touch off topic, but does the recycling process cut into our export of pulp and paper to the United States?

Mr. Hart: Recycling is a factor in this business. It's been a factor in this business for 50 or 60 years for the production of some kinds of box boards, so in that context it's not new. When one hears a lot about recycling these days, it's often with respect to newsprint. That is relatively new in Canada, as it is elsewhere. In 1990 there was one mill in Canada producing recycled newsprint. By the end of this year there will be about 17 mills in Canada producing newsprint with a recycled content. It could be anywhere from 10% to 100%, depending on the mill and its location.

Mr. Keyes: The recycling capabilities of the United States—is that making a dent into the amount we export into the United States?

Mr. Hart: Not so far. The Canadian industry has moved to meet that competition. There are a number of mills in the United States that produce recycled content newsprint as well.

Mr. Keyes: We've had different organizations before us that have talked about how tight their margins are, vis-à-vis the transportation sector and the transportation of goods, when they export. When it comes down to the sale of that product to the export market, they've told us that their margins are very tight, sometimes in cents. Is it the same scenario for pulp and paper?

Mr. Hart: The reality is that the margins for our products around the world are narrowing all the time, because there is increasing competition from a large number of countries, but it's not in cents per ton. The product from this industry is sold in tonnes. I don't have an exact figure on the margin, but it certainly is not in cents.

The reality for the last three years has been that the very large oversupply of these products in all world markets has reduced prices substantially. Canadian companies generally are operating at a loss at the moment.

Mr. Keyes: With regard to your product, how does Canadian product exported to the U.S. compare to product from... who would be your nearest rival for the U.S.?

Mr. Hart: The U.S.

Mr. Keyes: I mean from outside the U.S.

Mr. Hart: If it's newsprint, the Nordics.

M. Hart: Les producteurs canadiens vendent de grandes quantités de papier journal aux États-Unis. Ils vendent également de grandes quantités de pâtes, que les sociétés papetières américaines transforment en papier. De plus en plus, nous fournissons des papiers fins aux États-Unis: du papier d'imprimerie, du papier à écrire. La croissance des ventes de papier fin a été considérable au cours des cinq ou six dernières années. Aujourd'hui, nos usines de papier fin se comparent favorablement à celles du reste du monde.

M. Keyes: Au risque d'aborder un sujet délicat, je me demande si le phénomène du recyclage réduit nos exportations de pâtes et papier aux États-Unis?

M. Hart: Le recyclage est un phénomène dont il faut tenir compte dans notre secteur. Le recyclage existe même depuis 50 ou 60 ans dans la production de certains types de cartonnage. Le phénomène n'est donc pas nouveau dans ce contexte. Lorsqu'il est question de recyclage aujourd'hui, il s'agit souvent du papier journal. Dans ce contexte, le phénomène est relativement nouveau au Canada, comme dans les autres pays. En 1990, une seule usine canadienne produisait du papier journal recyclé. Avant la fin de l'année en cours, 17 usines canadiennes produiront du papier journal à partir de fibres recyclées. La teneur en fibres recyclées peut varier de 10 à 100 p. 100, selon l'usine et son emplacement.

M. Keyes: Est-ce que la capacité de recyclage qui existe aux États-Unis limite nos exportations vers ce pays?

M. Hart: Pas jusqu'à maintenant. Les producteurs canadiens se sont adaptés à la concurrence. Il existe également aux États-Unis un certain nombre d'usines qui produisent du papier journal à partir de fibres recyclées.

M. Keyes: Diverses organisations qui ont comparu devant le comité nous ont expliqué à quel point leur marge bénéficiaire était mince à l'exportation, notamment en raison des coûts de transport. Des entreprises exportatrices nous ont expliqué que leurs marges bénéficiaires étaient tellement minces qu'elles les calculaient non pas en dollars, mais en sous, dans certains cas. En est-il de même dans le secteur des pâtes et du papier?

M. Hart: Nos marges bénéficiaires deviennent progressivement de plus en plus minces dans le monde entier, c'est un fait, à cause de la concurrence accrue d'un grand nombre de pays. Cependant, nous ne les calculons pas en sous par tonne. En effet, nos produits se vendent à la tonne. Je n'ai pas les chiffres exacts sur la marge bénéficiaire, mais nous ne l'exprimons certainement pas en sous.

Il faut dire que, au cours des trois dernières années, l'offre des produits que nous fabriquons a été largement excédentaire dans tous les marchés mondiaux, ce qui a nettement fait baisser les prix. Les entreprises canadiennes fonctionnent généralement à perte, à l'heure actuelle.

M. Keyes: Comment votre produit, le produit canadien exporté aux États-Unis, se compare-t-il au produit de... quel est votre plus proche concurrent sur le marché américain?

M. Hart: Celui des États-Unis.

M. Keyes: Je parlais d'un concurrent étranger.

M. Hart: Pour le papier journal, il s'agirait des pays nordiques.

[Texte]

Mr. Keyes: How does our paper supply compare to their supply?

Mr. Hart: In terms of the quality of the product?

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Hart: It would be very close. If you could just visualize for a moment a press in the United States producing printed newspapers at a high rate of speed, as they change the rolls of paper from the different suppliers from which they buy, they want a product that will run in essentially the same way. So the buyer sets his specifications for the product, and if you supply you're going to meet his specifications.

Mr. Keyes: Obviously, the specifications are very close the United States and they have just as good a product as we do.

Mr. Hart: The customer does not set a different specification for different suppliers. He specifies the kind of paper he wants and if the suppliers are going to sell, they meet that specification.

Mr. Keyes: Those specifications, given that they're handed out and they're equal, and as an American purchaser I have a choice to buy Canadian or buy offshore, I'm going to choose Canadian probably because it's going to be cheaper for the same quality.

Mr. Hart: Quality, service and price, it's virtually the same as when you go—

Mr. Keyes: It's going to be cheaper for me to buy that product from Canada than to have it exported from offshore.

● 1645

Mr. Hart: Think about how you feel when you go to buy a suit: quality, service, price.

Mr. Keyes: No, I already established though that the product is just about equal—I don't know how you'd say it in your industry—in the quality of that paper, etc., everything being equal.

Mr. Hart: Then you move to service.

Mr. Keyes: And the service being nearly equal.

Mr. Hart: Then you move to price, I guess.

Mr. Keyes: Now I'm looking at price. And you're saying the margins for yourselves in the transportation sector are more than cents when we're talking margins.

Mr. Hart: I'm sorry, margins in the transportation sector. I don't quite understand what you're driving at.

Mr. Keyes: You're selling a product to the United States. You want to ship it there. You're making a handy profit shipping your product to the United States.

Mr. Hart: At the moment the industry is having losses on shipping its product to the United States.

Mr. Keyes: I guess I must have phrased my previous question incorrectly then to get the answer I got from you in the beginning, when I asked you about margins and how the industry was doing vis-à-vis other countries around the world in exports to the United States.

[Traduction]

M. Keyes: Comment notre papier se compare-t-il au leur?

M. Hart: Pour ce qui est de la qualité du produit?

M. Keyes: Oui.

M. Hart: Ils sont très semblables. Imaginez-vous un instant les presses d'un grand journal aux États-Unis qui tournent à grande vitesse. À mesure qu'on passe du rouleau d'un fournisseur donné à celui d'un autre fournisseur, on souhaite obtenir un produit dont les caractéristiques vont être constantes. L'acheteur détermine donc ses spécifications, et le fournisseur s'arrange pour les respecter.

M. Keyes: De toute évidence, les spécifications sont très proches de celles des États-Unis et le produit américain est aussi bon que le nôtre.

M. Hart: Le client ne change pas ses spécifications selon les fournisseurs. Il détermine les caractéristiques du papier dont il a besoin et les fournisseurs ne peuvent lui vendre leur produit que dans la mesure où il correspond aux spécifications.

M. Keyes: Puisque les spécifications sont les mêmes pour tous, l'acheteur américain va acheter le produit canadien au lieu du produit étranger d'une autre source dans la mesure où il coûtera moins cher, à qualité égale.

M. Hart: La qualité, le service et le prix. C'est à peu près la même chose que... .

M. Keyes: Le produit canadien lui coûtera moins cher qu'un produit exporté de l'étranger.

M. Hart: Les critères sont les mêmes que pour la personne qui veut s'acheter un costume: qualité, service, prix.

M. Keyes: Non, j'ai déjà précisé qu'il s'agissait de produits à peu près égaux—je ne connais pas l'expression que vous utilisiez—pour ce qui est de la qualité du papier, et ainsi de suite.

M. Hart: Nous passons ensuite à l'aspect service.

M. Keyes: Supposons que le service soit à peu près comparable.

M. Hart: Nous passons donc au facteur prix, je suppose.

M. Keyes: C'est l'aspect prix qui m'intéresse, en effet. Et vous nous avez dit que vos marges bénéficiaires pour le secteur des transports se chiffrent plutôt en dollars qu'en cents.

M. Hart: Je m'excuse, vous parlez des marges dans le secteur des transports. Je ne vois pas au juste où vous voulez en venir.

M. Keyes: Vous vendez un produit aux États-Unis et vous voulez l'expédier vers ce pays. Vous réalisez un bénéfice intéressant en expédiant votre produit vers les États-Unis.

M. Hart: À l'heure actuelle, les entreprises du secteur essuient des pertes sur les expéditions vers les États-Unis.

M. Keyes: J'ai donc dû mal formuler la question que je vous ai posée tout à l'heure, compte tenu de la réponse que vous m'avez donnée au départ lorsque je vous ai interrogé sur les marges bénéficiaires et sur les résultats comparatifs du secteur par rapport à d'autres pays du monde, pour ce qui est des exportations vers les États-Unis.

[Text]

Mr. Hart: I'm having a great deal of difficulty with your question.

Mr. Keyes: All right. Because of time I'll develop it with you a little later. I don't want to lose one more question I have to Mr. Church with respect to rail line abandonment. But I'll come back to you later, if not here then off to the side.

Mr. Hart: Okay.

Mr. Keyes: With respect to rail line abandonment, Mr. Church, the Province of Saskatchewan reported to us just before you how if the entire province abandoned all of its branch lines, it would cost \$150 million out of the billion dollars that is spent: line-related costs \$90 million; \$50 million or \$60 million for operating costs.

We spoke to farmers who give us the cost of doing business off the branch line at \$3.49 per tonne-mile, while other farmers on main lines pay as little as 15¢ per tonne-mile.

I guess what I'm getting to is trying to get out of you an opinion on the branch-line abandonment. There seem to be many arguments there to abandon these branch lines vis-à-vis the costs of doing business and how the subsidy to the farmer can be worked out at a cost that, priced per tonne-mile, is far less than what we're doing when we're subsidizing them to operate or run a branch line.

Can you give me your impressions of branch-line abandonment when you have these kinds of numbers?

Mr. Church: Well, I think with respect to the abandonment provisions, what we're saying is that we need an essential rail network in Canada. In terms of the cost of operating those lines to the railroads, we really don't have any feel for the cost that they incur in operating them.

We recognize that the Canadian railroads are undergoing difficulties these days and that they do need to rationalize their plan. But before we can support the recommendations that are in the review commission report, we need to see what an essential rail network in Canada is going to look like. Once we've seen the report—hopefully we'll get some input to that report as well—then perhaps we can support the recommendations.

But in terms of the costs of operating branch lines to the railroads, we don't have any information as to those costs. Those are railway costs, and we're not privy to that information.

I'm not sure I'm answering your question.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your appearance here today, your brief, and your testimony so far.

Let me start by thanking you for your support for a national infrastructure to be decided upon before any further abandonments are considered, because I think that's crucial to allowing the governments of the day, along with shippers, to have a say in the direction we're heading, in terms of our rail infrastructure, as opposed to just leaving it to individual railroads to apply to abandon main lines. But let me leave that aside.

[Translation]

M. Hart: J'arrive difficilement à comprendre le sens de votre question.

M. Keyes: D'accord. Puisque le temps file, j'y reviendrai un peu plus tard. Je ne voudrais pas perdre l'occasion de poser une dernière question à M. Church au sujet de l'abandon des voies ferroviaires. Mais j'y reviendrai plus tard, soit au comité, soit en coulisses.

M. Hart: D'accord.

M. Keyes: Pour ce qui est de l'abandon des voies ferrées, monsieur Church, la province de la Saskatchewan, qui comparaisait tout juste avant vous, nous a fait savoir que, si elle abandonnait l'ensemble de ses embranchements, il lui en coûterait 150 millions par rapport à des dépenses totales d'un milliard, soit 90 millions de dollars en coûts liés à l'infrastructure et 50 ou 60 millions de dollars en coûts d'exploitation.

Or, certains agriculteurs nous ont déclaré que le transport leur coûtait 3,49\$ par tonne-mille pour les embranchements et aussi peu que 15c. par tonne-mille pour les lignes principales.

J'aimerais donc avoir votre opinion au sujet de l'abandon des embranchements. De nombreux arguments semblent militer en faveur de leur abandon: ils occasionnent des coûts de transport importants et il y aurait moyen, semble-t-il, de subventionner l'agriculteur à un coût beaucoup moindre pour assurer le transport.

Pouvez-vous donc me dire ce que vous pensez de l'abandon des embranchements, compte tenu de ces chiffres?

M. Church: À cet égard, notre position consiste tout d'abord à dire qu'il faut un réseau de base au Canada. Pour ce qui est des coûts d'exploitation des transporteurs ferroviaires, nous n'en avons qu'une très vague idée.

Nous reconnaissons que les sociétés ferroviaires canadiennes traversent des moments difficiles et doivent rationaliser leur planification. Cependant, avant d'être en mesure d'appuyer les recommandations du rapport de la Commission d'examen, nous devons savoir en quoi consiste le réseau ferroviaire de base qui est prévu au Canada. Lorsque nous aurons pris connaissance du rapport—à la préparation duquel nous espérons d'ailleurs participer—nous pourrions peut-être appuyer les recommandations.

Pour ce qui est, toutefois, des coûts d'exploitation des embranchements pour les sociétés ferroviaires, nous n'avons aucun renseignement à cet égard. Ce sont des renseignements dont disposent les sociétés ferroviaires et qu'elles n'ont pas partagés avec nous.

Je ne suis pas convaincu d'avoir répondu à votre question.

M. Keyes: Je vous remercie, monsieur le président. Merci, monsieur.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre comparution, de votre mémoire et des témoignages que vous nous avez donnés jusqu'à maintenant.

Permettez-moi tout d'abord de vous féliciter de votre position selon laquelle il faut décider de l'infrastructure de base avant d'envisager l'abandon d'autres tronçons. J'estime en effet que les gouvernements et les expéditeurs doivent absolument avoir leur mot à dire quant à l'avenir de notre infrastructure ferroviaire, qui ne doit certainement pas évoluer au gré des demandes d'abandon des sociétés ferroviaires. Je n'en dirai pas davantage à ce sujet.

[Texte]

[Traduction]

• 1650

I want to try to get a sense at the outset of what the NTA has done for the pulp and paper industry. For example, since it came into effect, and given the tools available to the shipper, has there been any modal shift in terms of raw logs coming out of the forests back to rail as a means of transporting them to the mill? Or has that remained relatively constant because there are other factors that have impacted on the decision to use trucks rather than rail?

Mr. Hart: I can't answer your question with precision, Mr. Angus, because every company operates differently. I am not privy to the way they handle the movements.

Mr. Angus: It depends on where the tracks are, where the cutting limits are. I would appreciate just a gut feeling. Has there been any change whatsoever because of the tools available under the NTA?

Mr. Hart: As a gut feeling, on the log side I would say not. Keep in mind too, if you will, that much of the wood that now moves to the mills is not in the form of logs. It is in the form of chips. I don't think that changes the nature or your question, but that is the way it moves. It is perhaps more susceptible to a trucking movement.

Mr. Angus: I guess we are probably a little bit more behind in northwestern Ontario. We still have a lot of logs going down the Queen's Highway. Some of us would like to get them back on rail, where it is a little bit safer for the rest of us.

Let's look at the other end, then, in terms of the value-added products, whether it's pulp or newsprint or any of the other products produced by the mills. Has there been any type of modal shift since the NTA came into effect, more or less trucking, more or less rail, more or less marine, where it's available?

Mr. Hart: We have some representatives of companies here. I am going to ask them to tackle that. They can at least speak from the knowledge of their own companies.

Mr. J.R. Edgar (Vice-President, Transportation, Repap Enterprises Inc.): As a general proposition, our industry is greatly dependent on rail. Two-thirds of our companies are served by rail. The nature and volume of the traffic and the scope of the operation connecting with the traffic, the remoteness of the locations, the destinations and the distance involved make us dependent mainly on rail mode. Some mills, of course, are on the coast or on water. They can use that alternative.

There is a trend nowadays to use the rail, the steel wheel on the steel rail as far down the long distance as possible and then cross-dock onto the trucking mode for just-in-time delivery. These cross-dock operations are mainly located in the mature infrastructure of the U.S.A., where we are selling our product.

Mr. Angus: I didn't get a sense, though, of whether there has been any change in that as a result of the NTA or whether that is just a minor aspect affecting the "how" of the movements.

Mr. Edgar: There has been no great shift modally in my observation, sir.

Je souhaite tout d'abord me faire une idée des répercussions que la LTN a eues sur le secteur des pâtes et papiers. Par exemple, depuis son entrée en vigueur, et compte tenu des diverses possibilités d'expédition, le transport des billes vers l'usine se fait-il davantage par rail? Ou bien n'y a-t-il pas eu de changement, étant donné que la décision de les transporter par camion plutôt que par train dépend essentiellement d'autres facteurs?

M. Hart: Je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse précise, monsieur Angus, étant donné que chaque entreprise a ses propres méthodes. Je ne suis pas au courant de leurs modalités de transport.

M. Angus: Tout dépend évidemment plutôt de l'emplacement des rails et des limites de coupe. J'aimerais quand même avoir une idée générale. Les possibilités qu'offre la LTN ont-elles entraîné des changements?

M. Hart: Pour vous donner une idée générale, je dirais que non pour ce qui est du transport des billes. Il ne faut pas oublier, par ailleurs, qu'une bonne partie du bois transporté aux usines ne n'est pas sous forme de billes, mais plutôt de copeaux. Je ne crois pas que cela modifie l'essentiel de votre question, mais toujours est-il que c'est sous cette forme que le bois est transporté et il est alors peut-être mieux adapté au transport par camion.

M. Angus: Nous tirons peut-être un peu de l'arrière, dans le nord-ouest de l'Ontario. En effet, chez nous, beaucoup de billes sont transportées par route. Selon certains d'entre nous, les routes seraient un peu moins dangereuses si les billes étaient transportées par train.

Je passe maintenant aux produits à valeur ajoutée, qu'il s'agisse de pâtes, de papier journal ou de tout autre produit des usines. A cet égard, a-t-on pu constater des déplacements de produits d'un mode à un autre depuis l'entrée en vigueur de la LTN? A-t-on plus ou moins en recours au transport par camion, au transport ferroviaire ou, le cas échéant, au transport par eau?

M. Hart: Certains représentants d'entreprises sont ici. Je vais leur demander de répondre. Ils connaissent certainement tout au moins la réalité de leur entreprise.

M. J.R. Edgar (vice-président, Transport, Les Entreprises Repap Inc.): En règle générale, notre secteur dépend largement du rail. Deux-tiers de nos entreprises sont desservis par chemin de fer. A cause de la nature et du volume du trafic et de l'envergure des opérations qui s'y rattachent, en raison de l'éloignement des installations, des destinations et des distances, nous dépendons beaucoup du mode ferroviaire. Evidemment, certaines usines sont situées sur la côte ou près d'un plan d'eau et peuvent donc avoir accès à d'autres modes de transport.

On a tendance aujourd'hui à avoir recours au mode ferroviaire pour la distance la plus longue et à transborder sur camion pour l'expédition juste à temps. Les opérations de transbordement s'effectuent surtout à partir de l'infrastructure plus développée qui existe aux États-Unis, là où nous vendons notre produit.

M. Angus: Je n'ai toujours pas compris si la LTN avait donné lieu à des changements ou si, en fin de compte, elle ne représentait qu'un facteur parmi d'autres dans le choix du mode de transport.

M. Edgar: D'après mes observations, il n'y a pas eu beaucoup de déplacements d'un mode à l'autre, monsieur.

[Text]

Mr. Barry Hagen (Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Limited): We have seen some shift in mode but not because of NTA. It's merely the markets to which we moved.

Mr. Angus: One of the reasons I raise that question is that Canadian Pacific Forest Products, with which I am most familiar, used to ship newsprint via the *Incan Superior*, from Thunder Bay to Superior, Wisconsin, on rail cars. Then it was off-loaded and trans-shipped to its final destination. *Incan Superior* is now a ferry between Vancouver Island and the mainland. The newsprint is now being railed to Fort Frances, a couple of hundred miles to the west, and then back into the United States. So rail has effectively captured that particular one.

Staying with movement and perhaps any change, the final question in this aspect, again as a result of the NTA as opposed to any other forces, has there been a directional shift? At one time perhaps the value-added product maybe railed the maximum amount of distance within Canada and then shipped south to the final American market. Has that changed to more direct rail from the pulp and paper mill directly to Chicago or Minneapolis, or the other major cities that use Canadian newsprint?

• 1655

Mr. Hart: Your question is really in two parts: Has there been a change, and if there has, is it attributed to the NTA?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Hart: Barry.

Mr. Hagen: I would say that there has been a shift to go south and then across to those markets east of us because of the options we have locally.

Mr. Angus: Does it tend to be on a Canadian-owned railway operating in the States, or is it on both Canadian-owned and American-owned U.S.-based railways?

Mr. Hagen: Canadian and American.

Mr. Edgar: I think, Mr. Angus, you would find that the carriers, the Canadian railways, as they see the advantages of the overall competitiveness of the NTA and the Staggers Act, are making relationships with their U.S. connecting carriers and they are improving the transit times by coming up with true rates and true services.

Mr. Angus: Is there not a danger in the long term that as we rely more on the direct north-south and therefore reduce the amount of traffic on the Canadian routes, there are going to be fewer and fewer cargoes able to sustain the overhead if not the operating side of things to the point where we'll no longer have the option—"we" being the pulp and paper industry—to move those products east and west if necessary or when necessary?

Mr. Edgar: I think you would find, sir, that right now the railways, of their own volition and for business reasons, are looking toward north-south trade rather than as in the old empire days of east-west trade.

[Translation]

M. Barry Hagen (directeur, Transport, MacMillan Bloedel Limited): Nous avons constaté un déplacement modal, mais il n'a pas été attribuable à la LTN. Le phénomène est essentiellement lié à l'évolution de nos débouchés.

M. Angus: Si j'ai soulevé la question, c'est notamment parce que la Société Canadian Pacific Forest Products, celle que je connais le mieux, expédiait autrefois du papier journal chargé sur wagon ferroviaire par le *Incan Superior*, entre Thunder Bay et Superior, au Wisconsin. Le papier journal était déchargé à Superior et expédié vers sa destination finale. A l'heure actuelle, le *Inland Superior* sert de traversier entre l'île de Vancouver et la terre ferme. Aujourd'hui, le papier journal est expédié par train à Fort Frances, soit à quelques centaines de milles vers l'ouest, puis acheminé vers les États-Unis. C'est donc un cas de déplacement du trafic en faveur du rail.

Ma dernière question porte également sur les déplacements et aussi peut-être tout autre changement qui peuvent être attribuables à la LTN plutôt qu'à d'autres facteurs. Y aurait-il eu un changement de direction des flux de transport? Supposons que le produit à valeur ajoutée était expédié sur la plus grande distance possible au Canada avant d'être acheminé vers le sud jusqu'à son ultime destination, sur le marché américain; je voudrais savoir si la situation a changé aujourd'hui, de telle sorte qu'on favoriserait un trajet ferroviaire plus direct entre l'usine de pâtes et papier et les marchés de Chicago, de Minneapolis ou d'autres grandes villes consommatrices de papier journal canadien?

M. Hart: En fait, votre question comporte deux volets: y a-t-il eu un changement, et le cas échéant, ce changement est-il attribuable à la LTN?

M. Angus: Oui.

M. Hart: Barry.

M. Hagen: Je dirai qu'il y a eu un changement; nous sommes allés vers les marchés situés au sud et à l'est à cause des options que nous avons chez nous.

M. Angus: Avez-vous tendance à utiliser des compagnies de chemin de fer canadiennes exploitées aux États-Unis, ou à la fois des compagnies canadiennes et américaines établies aux États-Unis?

M. Hagen: Des compagnies canadiennes et américaines.

M. Edgar: Monsieur Angus, à mesure que les transporteurs, c'est-à-dire les compagnies de chemin de fer canadiennes, découvrent les avantages de la LTN et du *Staggers Act* en matière de compétitivité, ils établissent des liens avec leurs transporteurs de liaison américains et améliorent le temps de parcours en imposant de vrais tarifs et en offrant de vrais services.

M. Angus: À long terme, à mesure que nous miserons sur le trafic nord-sud et que nous réduirons par conséquent le trafic sur les lignes canadiennes, ne risquons-nous pas d'avoir de moins en moins de marchandises à transporter et de perdre la capacité de financer nos opérations, à tel point que l'industrie des pâtes et papiers n'aura plus la possibilité de faire transporter ses produits d'est en ouest en cas de besoin?

M. Edgar: Monsieur, vous constaterez qu'actuellement, les compagnies de chemin de fer, de leur plein gré et pour des raisons commerciales, abandonnent le commerce est-ouest de la bonne vieille époque coloniale pour se tourner vers le sud.

[Texte]

Mr. Angus: I understand that, I just don't agree with it.

Mr. Hagen: If I could respond to that, it's our preference, wherever possible, to use Canadian carriers in Canadian transport.

Mr. Angus: In Canada?

Mr. Hagen: In Canada. But as Mr. Hart said earlier, and others have said, we're in a global market, a very competitive market, and we need competitive access to service our customers, otherwise we won't be in business. Therefore, the bottom line is we have to go with the most competitive, cost-effective, and efficient transportation system available. And in the long term, should that mean the demise of a local carrier, it's our opinion it's a very low risk and we don't think that's going to happen; we think there are efficiencies those carriers can effect which will allow them to stay in business.

Mr. Angus: Obviously you haven't been reading the annual reports of CN and CP; they're bleeding pretty heavily these days.

Mr. Hagen: As Mr. Hart and we have said, we too have been bleeding heavily, and some of us haven't been allowing for future costs.

Mr. Edgar: Mr. Angus, if I may say so, sir, there is the bridge traffic off Canadian tracking of bridges through the U.S. I would also mention that there is substantial bridge traffic that originates in the New England states and bridges through Canada and into the U.S. central states. So it's a two-way diversion of traffic.

Mr. Angus: If I may, I have a final question. On page 14, dealing with trucking, you have said you have "repeatedly recommended that the federal government exercise leadership with respect to achieving uniformity of weights and dimensions on the highways of Canada". Without getting into the specifics of that element, there has certainly been some frustration about the lack of progress nationally on a uniform set of rules, if you like. Is it not time the federal government should take back its constitutional authority for trucking and have one system?

Mr. Hart: Without commenting on the constitutional element of it, because I'm not familiar with the details of that, what we are really seeking is the effect of a real common market within Canada so that we have the most effective and efficient system of truck movement. We need that very badly.

Mr. Angus: It's my understanding that at one time, under the Constitution, trucking was part of the responsibility of the federal government and it was delegated to the provinces. I'm suggesting that perhaps it may be time for the delegation to be cancelled and let's leave it to the federal government to administer one system as opposed to twelve.

Mr. Hart: Again, I duck the constitutional side of it because I'm not that familiar with it, but the reality is that we would like to see it happen by some acceptable means.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

Mr. Church: I was just going to say that perhaps the threat, as outlined in the recommendation, that by March 31 the federal government would take it back would force serious negotiations among the provinces and the federal government to achieve uniformity.

[Traduction]

M. Angus: Je comprends, mais je ne suis pas d'accord.

M. Hagen: Permettez-moi de vous dire que nous préférons, dans la mesure du possible, utiliser des transporteurs canadiens pour le transport canadien.

M. Angus: Au Canada?

M. Hagen: Oui. Toutefois, comme l'ont souligné M. Hart et bien d'autres, nous sommes dans un marché mondial, un marché très compétitif, et nous avons besoin d'un accès concurrentiel pour servir nos clients, sinon nous ne tiendrons pas le coup. Par conséquent, il est essentiel de disposer du système de transport le plus compétitif, le plus efficace, et le plus rentable possible. À long terme, si cela suppose l'élimination d'un transporteur local, nous estimons que c'est un très faible risque et, selon nous, cela ne va pas se produire; à notre avis, ces transporteurs ont la possibilité d'améliorer leur efficacité pour survivre.

M. Angus: À l'évidence, vous n'avez pas lu les rapports annuels du CN et du CP, qui subissent des pertes énormes ces jours-ci.

M. Hagen: Comme M. Hart et nous l'avons dit, nous subissons également des pertes énormes, et certains d'entre nous vivent au jour le jour.

M. Edgar: Monsieur Angus, permettez-moi d'attirer votre attention sur le trafic canadien qui transite par les États-Unis. Il y a également un important trafic en transit qui part des États de la Nouvelle-Angleterre, passe par le Canada et aboutit aux États du centre des États-Unis. Il s'agit donc d'un trafic à double sens.

M. Angus: Si vous permettez, j'ai une dernière question à poser. À la page 14, en parlant du camionnage, vous avez déclaré que «L'ACCP a maintes fois recommandé que le gouvernement fédéral exerce un leadership en ce qui concerne l'uniformisation des poids et dimensions sur les voies rapides canadiennes». Sans entrer dans les détails de cette question, certains ont été évidemment déçus de l'absence de progrès à l'échelle nationale en matière d'uniformisation des règles. N'est-il pas temps que le gouvernement fédéral reprenne ses responsabilités constitutionnelles à l'égard du camionnage et qu'il harmonise le système?

M. Hart: Je ne parlerai pas de l'aspect constitutionnel, car je suis profane en la matière. Notre but est l'instauration d'un véritable marché commun à l'intérieur du Canada afin d'établir le système le plus efficace et le plus rentable de transport par camion. Nous en avons désespérément besoin.

M. Angus: Je crois savoir qu'à un moment donné, en vertu de la Constitution, le camionnage relevait du gouvernement fédéral, mais il a été délégué aux provinces. Je pense qu'il serait peut-être temps que le fédéral reprenne la responsabilité de ce domaine, qui est actuellement administré différemment dans les 12 provinces et territoires, et qu'il l'harmonise.

M. Hart: Une fois de plus, je ne parlerai pas de l'aspect constitutionnel, car je n'en sais rien; toutefois, nous aimerions que cela se fasse de façon acceptable.

M. Angus: Merci, messieurs.

M. Church: Je voulais dire qu'il y a peut-être lieu de craindre que, conformément à la recommandation, le gouvernement fédéral entre en jeu d'ici le 31 mars et oblige les provinces à négocier sérieusement avec lui pour assurer l'uniformité.

[Text]

Mr. Angus: Or it may just be an easy way out for the provinces.

• 1700

Mr. Atkinson: Thank you, gentlemen, for your presentation. In regard to short-line railways, could you summarize your position, as you have it in your brief, please?

Mr. Church: Well, in principle, we're in favour of the recommendations with respect to the conveyance of lines, subject to the establishment of an essential rail network in Canada. Again, we believe it's very similar to the abandonment provisions: an essential rail network must be established, into which CPPA has input and can support, before we would support the conveyance recommendations.

With respect to the short-line railways, what we'd like to see happen is that the interchange point between a short-line railroad under provincial jurisdiction and the trunk-line or main-line carrier be deemed an origin for purposes of competitive access provisions. This would enable shippers on those short-line railroads under provincial jurisdiction to have the same competitive access provisions or options as shippers that have competitive access options now.

Mr. Atkinson: I noticed that in your brief, and wondered if that comes under provincial legislation. Do you need changes in provincial legislation in order to effect these aspects, or can it be done through the NTA?

Mr. Church: It can be done through an amendment to the National Transportation Act. It's a recommendation we made to the review commission, and we think the federal government has the authority under the act to do it.

Mr. Atkinson: Do you have any comment on the necessity for provincial legislation in order to make the necessary changes so that short-line railways can function properly?

Mr. Church: Well, we certainly have some concerns with respect to the provincial legislation. We understand that with respect to successor rights in Ontario and British Columbia that could very well inhibit the establishment of short-line railroads in both those provinces. We think that short-line railroads are an option here in Canada that should be utilized, but shippers need to have competitive access. That's the thrust of our position and submission: shippers must have competition, in terms of transportation.

Mr. Atkinson: Okay. Are you familiar with the Saskatchewan legislation that was mentioned by the previous witness with regard to short-line railways?

Mr. Church: No, I'm sorry, I'm not familiar with it.

Mr. Atkinson: Okay, it was something we're going to look into. They indicated they've already passed certain provisions to, as he said it, and as I understood it, facilitate short-line railways. I was interested in that.

Mr. Church: We'd be interested in having a look at that legislation, perhaps.

Mr. Atkinson: Yes, I think we all would.

[Translation]

M. Angus: Cela pourrait aussi être une échappatoire facile pour les provinces.

M. Atkinson: Messieurs, je vous remercie de votre témoignage. En ce qui concerne les voies ferroviaires de courtes distances, pourriez-vous résumer la position que vous avez énoncée dans votre mémoire, je vous prie?

M. Church: Eh bien, en principe, nous acceptons les recommandations concernant la cession des lignes, sous réserve de l'établissement d'un réseau ferroviaire de base au Canada. Une fois de plus, nous croyons que cette disposition ressemble beaucoup à celle relative à l'abandon des voies: il faut établir un réseau ferroviaire de base, avec la contribution et l'appui de l'ACPP, pour que celle-ci approuve les recommandations relatives à la cession.

Pour ce qui est des lignes ferroviaires de courtes distances, nous aimerions que le point d'interconnexion entre ces lignes relevant la compétence provinciale et les lignes principales soit considéré comme un point d'origine aux termes des dispositions relatives à l'accès concurrentiel. Cela permettrait aux expéditeurs qui utilisent ces lignes de courtes distances relevant des provinces d'avoir les mêmes possibilités d'accès concurrentiel que leurs homologues qui bénéficient déjà de ces possibilités.

M. Atkinson: Je l'ai remarqué dans votre mémoire, et je me suis demandé si cela doit être régi par la législation provinciale. Faut-il modifier les lois provinciales pour atteindre ces objectifs, ou peut-on le faire par le biais de la LTN?

M. Church: Cela peut se faire par la modification de la Loi sur les transports nationaux. Il s'agit là d'une recommandation que nous avons faite à la Commission d'examen, et nous pensons qu'en vertu de la loi, le gouvernement fédéral a le pouvoir de le faire.

M. Atkinson: Que pensez-vous de l'idée selon laquelle il faut adopter une loi provinciale pour effectuer les changements nécessaires afin que les chemins de fer de courtes distances puissent fonctionner de façon appropriée?

M. Church: Nous avons évidemment des inquiétudes en ce qui concerne la législation provinciale. En effet, en Ontario et en Colombie-Britannique, les droits de succession pourraient bien empêcher l'établissement de lignes ferroviaires de courte distance. À notre avis, nous devrions exploiter ce genre de lignes au Canada, mais les expéditeurs ont besoin d'un accès concurrentiel. Telle est la position que nous défendons dans notre mémoire: les expéditeurs doivent avoir de la concurrence dans le domaine des transports.

M. Atkinson: Bon. Le témoin précédent a mentionné la loi de la Saskatchewan concernant les lignes ferroviaires de courte distance. Qu'en savez-vous?

M. Church: Je suis désolé, mais je n'en sais rien.

M. Atkinson: Nous allons nous en informer. D'après ce qu'il a dit, et si j'ai bien compris, on a déjà adopté certaines dispositions pour faciliter la création de lignes de courte distance. Cette question m'intéresse.

M. Church: Nous aimerions peut-être jeter un coup d'oeil sur cette loi.

M. Atkinson: Oui, je pense que nous aimerions tous le faire.

[Texte]

The competitive line rates section is very technical. I've gone over it and am going to have to go over it again. I find it quite technical in its terms. One of the aspects you were mentioning was the destination, and so on. Is there any way of simplifying it in any manner for a layman?

Mr. Church: I presume you're referring to the factitious destinations, are you?

Mr. Atkinson: Just the entire document on CLRs, which you've got in your appendix A. It goes on for quite a few sections and is very technical. I don't know if it can be simplified in any manner, so that we can get the main gist of what you're getting at here.

Mr. Church: What we're really looking for is a streamlined competitive access provision, which we think the legislation has right now. But we've made some recommendations that we think will enhance those provisions, to make it accessible to more shippers and make it accessible at origin and destination. Most of them are fine-tuning, we think, but they won't promote competition. Again, that's the thrust of our submission.

• 1705

Mr. Atkinson: These matters, do you think they have to be included in the act itself, or how would they be included?

Mr. Church: They would have to be in legislative changes to the act.

Mr. Atkinson: It couldn't be done through regulation?

Mr. Church: No, they could not be done through regulation.

Mr. Atkinson: It would have to be a change to the act itself?

Mr. Church: Yes.

Mr. Atkinson: Okay. Mr. Foran indicated yes, so I'll take that. Okay.

I guess we're running out of time, but thank you very much for your submission.

The Chairman: Thank you, Mr. Atkinson. I'll ask Mr. Hart to sum up.

Mr. Keyes: I just wanted to clear up that one question. When we talked about margins, I sort of boiled it down to a simpler question. I guess what I was looking for is what percentage of your total cost of shipping your goods is transportation, of the product cost?

Mr. Hart: As I said in my introduction, about 20% on average. It varies between product; it varies by country and everything. But on average we calculate that about 20% of the cost of production and delivery of our product to the customer worldwide is in transportation. That's inbound and outbound transportation costs, 20%.

The Chairman: Mr. Atkinson, did you want to resume your questioning after the vote?

Mr. Atkinson: Well, I think it's a question of time. It will take some study of this. I can take it into the vote and study it. Yes, it's very technical, that's right. So I don't think that. . .

[Traduction]

L'article portant sur les taux de lignes concurrentiels est très technique. Je l'ai parcouru et je vais encore le faire. Je trouve que son libellé est très technique. Vous avez notamment parlé de la destination. Est-il possible de simplifier les choses pour les profanes?

M. Church: Je présume que vous faites allusion aux destinations factices, n'est-ce pas?

M. Atkinson: Je parle de tout le document sur les TLC, qui figure à votre annexe A. Il comporte plusieurs sections et il est très technique. Je me demande si on peut le simplifier d'une manière quelconque, pour que nous puissions comprendre votre position là-dessus.

M. Church: Ce que nous voulons vraiment, c'est une disposition claire sur l'accès concurrentiel, et elle se trouve actuellement dans la loi. Toutefois, nous avons formulé des recommandations qui, à notre avis, vont améliorer ces dispositions pour qu'un plus grand nombre d'expéditeurs puissent en profiter, aussi bien au point d'origine qu'au point de destination. Nous pensons que la plupart des recommandations précisent les choses, mais elles n'encouragent pas la concurrence. Une fois de plus, tel est l'objet de notre mémoire.

M. Atkinson: Pensez-vous qu'il faille inclure ces questions dans la loi même? Sinon, comment en tenir compte?

M. Church: Il faudrait apporter des modifications à la loi.

M. Atkinson: Ne pourrait-on pas le faire par voie de règlement?

M. Church: Non.

M. Atkinson: Il faudrait donc modifier la loi même?

M. Church: Oui.

M. Atkinson: Bien. M. Foran a dit oui, et je le crois. Très bien.

Je pense que le temps file trop vite; merci beaucoup de votre témoignage.

Le président: Merci, monsieur Atkinson. Je demanderai à M. Hart de conclure son exposé.

M. Keyes: Je voudrais demander des éclaircissements là-dessus. Quand nous avons parlé des marges bénéficiaires, j'ai en quelque sorte simplifié la question. J'ai voulu savoir quelle est la proportion du transport dans le coût total d'expédition de vos marchandises.

M. Hart: Comme je l'ai dit dans mon introduction, il est d'environ 20 p. 100 en moyenne. Cela varie selon le produit, le pays, etc. D'une manière générale, nous estimons que le transport représente environ 20 p. 100 du coût de la production et de la livraison de notre produit à nos clients du monde entier. Il s'agit du transport à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

Le président: Monsieur Atkinson, voulez-vous reprendre vos questions après le vote?

M. Atkinson: Eh bien, je pense que c'est une question de temps. Il faudra que j'étudie ce document. Je peux le faire pendant le vote. Effectivement, c'est très technique. Par conséquent, je ne pense pas que. . .

[Text]

The Chairman: With that in mind, then, I will give the floor to Mr. Hart for his summation comments.

Mr. Hart: Mr. Chairman, just in response to your comment, it is by its nature a technical and quite legalistic argument. That's the way the legislation is written. It is difficult to understand, so I sympathize. I had the same problem.

I was perhaps going to make a comment with respect to Mr. Angus's questions, which were looking for impact of the NTA. As a generality, I would say the impact of the NTA is that it has made the whole transportation structure within the country more competitive, more responsive to the shippers, and I think that is a good thing. It's what we need in order to position ourselves to serve markets.

The reason I asked, Mr. Chairman, if I just might have a moment at the end, is because I struggled today to synthesize what we really like in the National Transportation Act and what it means, and I think I got it down to three sentences. I would just like to leave that with the committee.

We believe that the National Transportation Act should have as principal objectives: (1) to promote transportation competition wherever it exists; (2) to require rail carriers to apply a competitive attitude to rail service and pricing where effective competition does not exist—for example, where the shipper is essentially captive to the railroads; and (3) that each individual rail rate must be compensatory to the railroads.

That was our attempt to synthesize what we really believe about that act. As I said in my opening comments, our level of satisfaction with the existing act is so high that we are extremely wary of changes, particularly those that are not precise and concise and measured against the competitive needs of shippers.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: On behalf of the committee, I want to express our appreciation to all of you for taking your time from what I know are very busy schedules. Your interest in the review commission's report is duly noted, and we'll be taking your comments as well as your brief into consideration as we make our report to the House. Thank you very much.

Now we will take a break for the vote and resume at 5.30 p.m. The witnesses will be from the CAW, Mr. Basil Hargrove.

• 1710

• 1739

The Chairman: With us from the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada is Mr. Basil Hargrove, President.

Mr. Robert Chernecki (Assistant to the President, National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada)): He couldn't make it. I'm here on his behalf.

The Chairman: You have some back-up assistance, I see.

[Translation]

Le président: Cela dit, je donne la parole à M. Hart pour sa conclusion.

M. Hart: Monsieur le président, je conviens avec vous qu'il s'agit d'un document technique assez juridique. C'est ainsi qu'on rédige les lois. Je sais que c'est difficile à comprendre. J'ai eu le même problème.

Permettez-moi de répondre aux questions de M. Angus concernant l'incidence de la LTN. Grosso modo, je dirais que la loi a rendu l'ensemble du secteur des transports au Canada plus concurrentiel, plus sensible au besoin des expéditeurs, et je pense que c'est une bonne chose. Nous en avons besoin pour nous positionner afin de servir nos clients.

Monsieur le président, si je vous ai demandé de me donner un moment à la fin, c'est parce que je me suis efforcé aujourd'hui de résumer les aspects positifs et l'incidence de la Loi sur les transports nationaux; je pense l'avoir fait en trois phrases, que je vais vous présenter.

Nous croyons que la Loi sur les transports nationaux doit avoir les objectifs principaux suivants: 1) promouvoir la concurrence dans les transports partout où elle existe; 2) exiger que les transporteurs ferroviaires offrent un service et des prix concurrentiels lorsque la concurrence réelle n'existe pas—par exemple, quand l'expéditeur est essentiellement tributaire des compagnies ferroviaires et 3) veiller à ce que tout tarif ferroviaire soit compensatoire pour les compagnies de chemins de fer.

C'est donc ainsi que nous résumons les objectifs de cette loi. Comme je l'ai dit dans mon introduction, nous sommes tellement satisfaits de la loi actuelle que nous craignons beaucoup les modifications, surtout celles qui ne sont pas précises et concises et qui ne sont pas favorables aux besoins des expéditeurs en matière de concurrence.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Au nom du comité, je tiens à vous remercier tous d'avoir pris le temps de comparaître malgré votre programme très chargé. Nous avons pris bonne note de votre intérêt à l'égard du rapport de la Commission d'examen, et nous tiendrons compte de vos observations et de votre mémoire en rédigeant le rapport que nous déposerons à la Chambre. Merci beaucoup.

Maintenant, nous allons faire une pause pour aller voter et nous reviendrons à 17h30 pour recevoir le représentant des TCA, M. Basil Hargrove.

Le président: Nous recevons M. Basil Hargrove, président du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada.

M. Robert Chernecki (adjoint au président, Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada)): Il a eu un empêchement. Je le représente.

Le président: Je vois que vous êtes accompagné.

[Texte]

Mr. Chernecki: We have a list for you, which states who we are, along with a copy of our brief.

The Chairman: And what's your name, sir?

Mr. Chernecki: Robert Chernecki.

The Chairman: Mr. Chernecki, I'm going to ask you to introduce your delegation, please.

• 1740

Mr. Chernecki: Very well. With me is Norm Romas, a member of our staff, out of the carmen union, former carmen union; there is also Dennis Cross, who is the health and safety person on the CAW side of the fence and deals with health and safety problems in the rail industry for CP. Next are Stan Horodyski, a member of staff in the CAW, and Jo-Ann Hannah, a member of our staff also, from our research department. Last, there is John Merritt, who is a member of our union from CN and VIA Rail and a health and safety individual.

The Chairman: Thank you very much.

Now, you have distributed for members' consideration a brief. I assume, sir, that you will be either presenting that brief or at least giving the committee the benefit of an overview. Is that your intention?

Mr. Chernecki: That's correct.

The Chairman: I would invite you to proceed.

Mr. Chernecki: Thank you.

As the preamble indicates, our union appreciates the opportunity to speak to the standing committee and its review of the recommendations outlined in your report. I am going to start with a little bit of background about our union. It is one of the largest private sector unions in Canada, with over 170,000 members. In airlines, of course, we have over 7,000 members who are customer service and sales agents from the two major airlines, Air Canada and Canadian Airlines, as well as several regional carriers. Our 6,000 railway members are employed as carmen and coach cleaners at CP, CN, Algoma Central, VIA, BCR and Ontario Northland Railway.

CAW-Canada is in opposition to deregulation. The Liberals introduced a deregulation policy in 1984 and the Tories made it law through the National Transportation Act in 1987. Our union has submitted numerous briefs to the federal government on the destructive effects of deregulation on the airlines and the railways. Our union does not believe that Canada's transportation system should be left to market forces. The commission stated:

When the federal government adopted the NTA, 1987, it was in recognition that the primary forces shaping this service industry should not be governments, as had generally been the case, but instead the market place choices of the consumers—travellers and shippers.

[Traduction]

M. Chernecki: Nous allons vous donner la liste de notre délégation, ainsi qu'un exemplaire de notre mémoire.

Le président: Comment vous appelez-vous, monsieur?

M. Chernecki: Robert Chernecki.

Le président: Monsieur Chernecki, veuillez présenter votre délégation, s'il vous plaît.

M. Chernecki: Très bien. Voici les personnes qui m'accompagnent: M. Norm Romas, membre de notre personnel, ancien membre du syndicat des wagonniers; M. Dennis Cross, qui s'occupe de la santé et de la sécurité non seulement aux TCA, mais aussi dans le secteur ferroviaire, au CP. Ensuite, M. Stan Horodyski, membre du personnel des TCA, et Jo-Ann Hannah, également membre du personnel, du Service de la recherche. Enfin, M. John Merritt, qui est membre de notre syndicat et s'occupe de la santé et de la sécurité au CN et à VIA Rail.

Le président: Merci beaucoup.

Bon; vous avez distribué votre mémoire aux députés. Monsieur, je présume que vous allez présenter ce mémoire ou au moins nous en donner un aperçu, n'est-ce pas?

M. Chernecki: C'est exact.

Le président: Vous avez la parole.

M. Chernecki: Merci.

Comme vous pouvez le lire dans le préambule, notre syndicat vous remercie de l'occasion de parler au comité permanent dans son étude des recommandations énoncées dans votre rapport. Je commencerai en vous donnant un aperçu des TCA, l'un des plus importants syndicats du secteur privé au Canada, avec plus de 170 000 membres. Évidemment, dans le transport aérien, la plupart de nos 7 000 membres sont des agentes et agents de service aux clients et de vente aux deux principaux transporteurs, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien, de même qu'auprès de plusieurs transporteurs régionaux. Nos 6 000 membres des chemins de fer sont employés comme wagonniers et nettoyeurs de wagons au CP, au CN, à l'Algoma Central, à Via, au BC et à l'Ontario Northland.

Les TCA-Canada s'opposent à la déréglementation. Les libéraux ont adopté une politique de déréglementation en 1984, et les conservateurs en ont fait une loi par l'intermédiaire de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Notre syndicat a soumis de nombreux mémoires au gouvernement fédéral sur les effets destructeurs de la déréglementation sur le transport aérien et le transport ferroviaire. Notre syndicat ne croit pas que le réseau de transport du Canada devrait être laissé aux forces du marché. La Commission déclare:

Lorsque le gouvernement fédéral a adopté la LTN, 1987, c'était en reconnaissance que les forces primaires façonnant cette industrie de services ne devraient pas être des gouvernements, comme cela avait généralement été le cas, mais, plutôt les choix de la place du marché des consommateurs: les voyageurs et les expéditeurs.

[Text]

In our view, the transportation system should do more than satisfy the needs of consumers. It should also generate jobs for Canadians living in communities served by the system. Furthermore, the Canadian government must ensure that an adequate transportation system is in place to meet our goals for national unity and equitable regional development.

Unfortunately, under the cutthroat competition of deregulation, corporations are allowed to make decisions primarily in the interest of shareholders. Shareholders do not care if our airlines become feeders to the U.S. megacarriers or if they abandon the full rail line and diminish opportunities for economic development in Atlantic Canada communities.

Under the Tory agenda of deregulation, privatization and free trade, we are seeing major job losses for Canadian workers, greater American influence over our transportation system, and increasing threats to transportation safety.

• 1745

Safety in transportation—railways: The CAW carmen are certified car inspectors. They have served an intensive mechanical training apprenticeship and are fully conversant with Transport Canada safety inspection on freight car orders. In addition to inspecting the repair on rail cars, carmen respond to railway emergencies such as derailments, which may involve dangerous commodities. Safe railway operations is a major concern for these workers.

The commission concludes that there is "no data that would point to a general deterioration in rail safety". We take issue with that conclusion. Iain Angus, the NDP transportation critic, reported on a number of accidents and incidents that suggest deregulation is having an adverse effect on rail safety. Railway companies are cutting back on safety measures to be competitive.

Deregulation opened the railways to compete against trucks and U.S. rail companies. Canadian railways are at a major disadvantage. Trucks that use public highways are having their costs subsidized by the taxpayer. The U.S. railways with their massive economies of scale can easily undercut Canadian rail rates. To cut costs, Canadian railways are reducing staff and limiting inspection points. In 1991 the total rail traffic increased almost 3%, but the railway companies laid off almost 5,000 workers. In an internal memo of June 16, 1992, CN executives stated that staff would be cut, and expenses, including safety standards, would also be cut by \$300 million.

[Translation]

À nos yeux, un réseau de transports devrait faire plus que satisfaire les besoins des consommateurs. Il devrait également créer des emplois pour les Canadiennes et Canadiens vivant dans les communautés desservies par le réseau. De plus, le gouvernement canadien doit assurer qu'un réseau adéquat de transports soit sur pied pour répondre à nos objectifs d'unité nationale et de développement régional équitable.

Malheureusement, en vertu de la concurrence de coupe-gorge de la déréglementation, on permet aux entreprises de prendre des décisions principalement dans les intérêts des actionnaires. Ces derniers ne se soucient pas de voir nos lignes aériennes devenir des alimenteurs des transporteurs américains géants, ni de voir abandonner une ligne ferroviaire, ce qui diminuera les occasions de développement économique dans la communauté de la région de l'Atlantique du Canada.

En vertu du programme conservateur de déréglementation, de privatisation et de libre-échange, nous constatons des pertes d'emplois importantes pour les travailleuses et travailleurs canadiens, une plus grande influence américaine sur notre réseau de transports et une augmentation des menaces à la sécurité des transports.

La sécurité des transports—les chemins de fer: les wagonniers des TCA sont des inspecteurs certifiés de wagons. Ils ont suivi une formation d'apprentissage intensive comme mécanicien, et ils sont très versés dans les inspections de sécurité de Transports Canada pour les commandes de wagons de fret. De plus, pour inspecter et réparer les wagons, les wagonniers répondent à des urgences de nature ferroviaire, comme des déraillements de trains transportant des matières dangereuses. La sécurité d'exploitation des chemins de fer est une préoccupation importante pour les wagonniers.

La Commission conclut que «aucune donnée ne pourrait souligner une détérioration générale de la sécurité du rail». Nous sommes déconcertés par cette conclusion. Iain Angus, le porte-parole du NDP pour les transports, a signalé un bon nombre d'accidents et d'incidents qui suggèrent que la déréglementation a des effets négatifs sur la sécurité ferroviaire. Les entreprises de chemin de fer réduisent les mesures de sécurité afin d'être compétitives.

La déréglementation a ouvert les chemins de fer à la concurrence contre le camionnage et les entreprises ferroviaires américaines. Les entreprises ferroviaires canadiennes sont dans une position très désavantageuse. Les camions, qui utilisent les routes publiques, voient leurs frais subventionnés par les contribuables. Les entreprises ferroviaires américaines, avec leurs énormes économies d'échelle peuvent facilement avoir des tarifs plus avantageux que ceux des entreprises canadiennes. Afin de réduire le prix de revient, les entreprises ferroviaires canadiennes réduisent le personnel et éliminent des points d'inspection. En 1991, le trafic ferroviaire total a augmenté de presque 3 p. 100, mais les entreprises ferroviaires ont licencié près de 5 000 employées et employés. Dans une note de service interne du 16 juin 1992, les cadres supérieurs du CN déclaraient que le personnel serait réduit et que les dépenses, y compris les normes de sécurité, seraient également réduites de 300 millions de dollars.

[Texte]

In our submission to the Railway Association of Canada we raised examples of rail companies that compromised safety in the interests of saving costs. The 1989 incident in Sarnia is a telling example. Twice CN car inspectors identified defects on a Grand Trunk Western Railway car that was coming into Canada from Michigan. Each time the car, which was carrying a dangerous commodity, was allowed to travel through densely populated areas to its Montreal destination without having proper repairs.

The NTA reported on the inspection of safety procedures in the Sarnia-Montreal corridor and noted serious problems. Inspectors missed defects because they did not have sufficient time to conduct a proper inspection. A more disturbing finding was that carmen frequently failed to report defective cars as they knew from experience that the supervisor would override the bad order card.

In the conclusion of the Sarnia incident the investigators said:

Supervisors are clearly releasing into service freight cars that have defects contrary to minimum standards. . . It became apparent that in some cases the supervisors did not even perform a visual inspection of the located defect; they merely returned the car into service without even removing the bad order card.

The investigators also noted that the fault did not lie with the car inspectors, who were eager to do proper inspections and repairs.

The airline sector: the commission concludes that although there was no deterioration of safety among level one carriers, "we found that the number [of] accidents involving Level II carriers has increased since the 1989-1991 period".

Deregulation did make it easier for new carriers to come into the market. New entrants, however, lacked safety experience and are under intense competition to compete against larger established carriers. They will be tempted to cut safety measures to meet immediate demands.

After a three-year inquiry into the Air Ontario crash at Dryden, Justice Moshansky has reported:

The effect of Economic Regulatory Reform (deregulation) combined with deficit reduction. . . created a synergy that, in my opinion, based on evidence before the Commission, had an adverse impact on the effect of application of safety standards.

To our knowledge, Transport Canada has not followed up on these recommendations. We believe recommendation 2, to investigate safety for non-level-one carriers, should include level one carriers.

• 1750

Conclusion:

—Transport Canada must conduct an independent investigation on the impact of deregulation on transportation safety.

[Traduction]

Dans notre mémoire à l'Association des chemins de fer du Canada, nous avons donné des exemples où les entreprises ferroviaires ont compromis la sécurité dans l'intérêt de limiter leurs dépenses. L'incident de 1989 à Sarnia est un exemple éloquent. Les inspecteurs de wagons du CN ont deux fois identifié des défauts sur un wagon de la Grand Trunk Western Railway, entrant au Canada par le Michigan. Chaque fois, le wagon, qui transportait des marchandises dangereuses, a été admis à voyager à travers des régions à population dense, vers sa destination de Montréal sans avoir les réparations adéquates.

L'Office national des transports du Canada (ONTC) a signalé les méthodes d'inspection et de sécurité dans le corridor Sarnia-Montréal du CN, et il a remarqué de graves problèmes. Des inspecteurs n'ont pas décelé certaines défaillances parce qu'ils n'ont pas eu suffisamment de temps pour mener une inspection adéquate. Une conclusion encore plus troublante fut celle que des wagonniers ont fréquemment manqué de signaler des wagons défectueux, parce qu'ils savaient, par expérience, que le surveillant rejeterait les cartes de mauvais fonctionnement.

Dans la conclusion du rapport de Sarnia, les enquêteurs ont déclaré:

Les surveillants remettent évidemment en service des wagons de fret qui ont des défauts contraires aux normes minimales de sécurité. . . Il devient évident que dans certains cas, des surveillants n'ont même pas accompli une inspection visuelle des défaillances décelées; ils ont simplement remis le wagon en service sans même retirer la carte de «mauvais état».

Les enquêteurs ont aussi remarqué que la faute ne retombe pas sur les inspecteurs de wagons, qui ne désiraient rien de plus que de faire des inspections et des réparations adéquates.

Le transport aérien: la Commission conclut que, même s'il n'y a eu aucune détérioration de la sécurité dans les transporteurs de niveau 1, «nous constatons que le nombre d'accidents concernant des transporteurs de niveau II a augmenté depuis la période de 1989-1991.»

La déréglementation a effectivement facilité l'entrée des nouveaux transporteurs dans le marché. Les nouveaux arrivants manquent toutefois d'expérience en matière de sécurité, et ils sont soumis à une compétition intense pour concurrencer les grands transporteurs établis. Ils seront tentés de réduire les mesures de sécurité afin de répondre aux demandes immédiates.

Après une enquête de trois ans sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden, le juge Moshansky a signalé:

L'effet de la réforme économique de réglementation (la déréglementation), combiné à la réduction du déficit. . . a créé une synergie qui, à mon opinion, basée sur la preuve présentée devant cette Commission, a eu des répercussions négatives sur l'application efficace des normes de sécurité.

À notre connaissance, Transports Canada n'a pas suivi les recommandations de Moshansky. Nous croyons que la recommandation n° 2, enquêter sur la sécurité des transporteurs qui ne sont pas de niveau 1, devrait comprendre les transporteurs de niveau 1.

Conclusion:

—Transports Canada doit mener une enquête indépendante sur les répercussions de la déréglementation dans la sécurité des transports.

[Text]

—Transport Canada must play a stronger role in establishing and enforcing minimum safety standards. In a deregulated environment there can be no room for companies to self-regulate.

—A joint union-employer board must be established to administer the provisions of the Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board Act.

Labour issues—airlines—Our members in customer service and sales are increasingly concerned that their jobs will move to the U.S. With today's technology it takes little to shift customer calls to another country. Recently our members at Air Canada were shocked when a union sister in Tampa, Florida, called and said "Did you know we have been doing your work for several days?" In the September 1991 PWA-AMR negotiations, PWA chair Rhys Eyton had in his briefing notes: "We are prepared to shift virtually anything to the south."

Ironically, the commission points to the employee share purchase plan at Canadian Airlines as an example of good labour-management cooperation. CAW-Canada participated in the plan in order to save 700 jobs that would otherwise go to the U.S. under the AMR-PWA proposal.

CAW-Canada does not support the commission's recommendations for increased limits on foreign ownership, recommendation 16; cabotage, recommendation 17; or open skies, recommendation 19. The brutal competition in the Canadian airline industry has had a devastating effect on our airlines. We see no benefit in opening competition to U.S. mega-carriers.

Although Canadian airline labour costs are actually lower than the U.S. labour costs, workers are being forced to take concessions in wages and working conditions. In effect, our members are subsidizing the predatory fare wars. As an example, Air Canada has demanded a 5% wage concession, and then, not less than 10 days later, announced fare reductions of 17% to 50% in the Montreal-Toronto-Ottawa triangle. Workers cannot give up enough to save the airlines. At Canadian our members gave up 5%. The company estimates a \$15 million saving at the end of three years—enough to cover about two months of operating losses for 1992.

The CAW-Canada has continually called for re-regulation of fares, schedules, capacities and routes. It is insane for airlines to sell seats at less than cost. For 1992 a 4% fare increase would have wiped out the \$250 million operating loss at the two major carriers. That means an \$8 increase on a \$200 fare. For employees to make up the loss, each employee would have to give up \$7,200 in annual earnings. Workers did not create the current mess and they should not have to pay for the failure of deregulation and privatization.

[Translation]

—Transports Canada doit jouer un rôle plus vigoureux pour établir et mettre en vigueur des normes minimales de sécurité. Dans un environnement déréglementé, il ne peut y avoir aucune place pour l'autoréglementation des entreprises.

—Un conseil paritaire syndicat—employeur doit être établi pour administrer les dispositions de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Les questions de travail - Le transport aérien: nos membres qui travaillent au service des clients et aux ventes sont de plus en plus inquiets à l'idée que leurs emplois partent aux États-Unis. Grâce à la technologie d'aujourd'hui, il faut bien peu de choses pour déplacer les appels des clients vers un autre pays. Récemment, nos membres à Air Canada ont été estomaqués lorsqu'un syndicat frère à Tampa, en Floride, a appelé pour dire: «Savez-vous que nous faisons votre travail depuis plusieurs jours?» Lors des négociations de septembre 1991 entre PWA-AMR, le président de PWA, Rhys Eyton, avait dans ses notes de directives: «Nous sommes prêts à déplacer pratiquement tout au Sud.»

Paradoxalement, la commission souligne le programme d'achat d'actions par les employées et employés des Lignes aériennes Canadien comme un exemple de bonne collaboration syndicale-patronale. Les TCA-Canada ont participé au programme, afin de sauver 700 emplois qui autrement seraient partis aux États-Unis en vertu de la proposition AMR-PWA.

Les TCA-Canada n'appuient pas les recommandations de la commission visant une limite accrue de propriété étrangère (Recommandation n° 16), ni le cabotage (Recommandation n° 17), ni «ciels ouverts» (Recommandation n° 9). La vive compétition dans l'industrie canadienne du transport aérien a eu des effets dévastateurs sur nos lignes aériennes. Nous ne voyons aucun avantage à entrer en concurrence avec les transporteurs américains géants.

Même si les frais de main-d'oeuvre des transporteurs aériens canadiens sont effectivement inférieurs à ceux des États-Unis, les travailleuses et travailleurs sont forcés d'accorder des concessions dans les conditions de salaire et les conditions de travail. En effet, nos membres subventionnent les guerres de tarifs de prédateurs. Par exemple, Air Canada a demandé des concessions salariales de 5 p. 100 et, à peine 10 jours plus tard, la compagnie a annoncé des réductions de tarif de 17 à 50 p. 100 dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa. Les travailleuses et travailleurs ne peuvent pas donner suffisamment pour sauver les lignes aériennes. Aux Lignes aériennes Canadien, nos membres ont renoncé à 5 p. 100 de leur salaire. L'entreprise estime l'épargne à 15 millions de dollars au bout de 3 ans—suffisamment pour couvrir environ deux mois de pertes d'exploitation en 1992.

Les TCA-Canada ont continuellement réclamé la reréglementation des tarifs, des horaires, des capacités et des routes. Il est insensé pour des lignes aériennes de vendre des sièges à un prix inférieur au prix de revient. Pour 1992, une augmentation de tarif de 4 p. 100 aurait effacé des pertes d'exploitation de 250 millions de dollars chez les deux grands transporteurs. Cela signifie une augmentation de 8\$ sur un billet de 200\$. Pour que les employées et employés compensent la perte, chacun d'entre eux devrait abandonner 7 200\$ de revenu annuel. Les travailleuses et travailleurs n'ont pas créé le désordre actuel, et ils ne devraient pas avoir à payer l'échec de la déréglementation.

[Texte]

We also want to comment on the Nationair labour dispute, which the commission overlooked. The airline spent an estimated \$17 million during the 15-month lockout of CUPE flight attendants. The lockout included the hiring of scabs. The federal government subsidized Nationair's lockout by exempting the company from \$7 million in fees and taxes. The federal government is condoning the actions of an employer trying to break the union.

For airline workers, deregulation and privatization have meant lay-offs, job insecurity, poorer working conditions, wage freezes and cuts, increased safety concerns, and a climate of fear in the workplace.

Railways: In recent months there have been headlines announcing cuts in railway operations. Workers are concerned with job loss as companies seek to abandon lines and close shops. The commission notes that rail workers are among the higher paid transportation workers. We want to point out that the current problems in the rail industry are not due to workers' wages. According to the 1992 staff report to the commission, the average rail employee received about \$49,000 Canadian in 1990, including benefits, compared to about \$59,000 Canadian in the U.S.

● 1755

We're particularly concerned with the commission's praise for short-line rails. Recommendation 10 calls for clarification in the Canada Labour Code that short lines are subject to provincial labour legislation. The intent certainly is in question.

The president of RailTex, a Texas-based short-line rail company, explained the labour cost advantage of a short line:

On a short line you can have one person running an engine one day, preparing the track the next day, and working in the front office the following day.

The safety implications of such a flexible workforce are horrendous. The CAW-Canada has addressed the safety concerns of short-line rail in our submission to the NTA opposing CN's proposed sale of the Truro-Sydney main line. It is appalling to us that short lines are falling under provincial jurisdiction. The provinces do not have adequate railway regulations. In Nova Scotia, for example, that act hasn't been changed or improved or enhanced in 70 years.

RailTex is only interested in operating non-union short lines where workers have lost their right to negotiate job demarcations according to skills and training and where workers have lost the right to negotiate decent wages and working conditions.

[Traduction]

Nous voulons également commenter le différend syndical à Nationair, que la commission a passé sous silence. Cette ligne aérienne a dépensé un montant estimé à 17 millions de dollars, pendant les 15 mois du lock-out des agentes et agents de bord du SCFP. Le lock-out incluait l'embauchage de briseurs de grève. Le gouvernement fédéral a subventionné le lock-out de Nationair en exemptant la compagnie de payer 7 millions de dollars en frais et taxes. Le gouvernement fédéral tolère les mesures d'un employeur qui essaie de briser un syndicat.

Pour les travailleuses et travailleurs du transport aérien, la déréglementation et la privatisation ont entraîné des mises à pied, l'insécurité d'emploi, de mauvaises conditions de travail, des gels de salaires et des restrictions, de nouvelles préoccupations en matière de sécurité et un climat de crainte au lieu de travail.

Le transport ferroviaire: Au cours des derniers mois, on a annoncé dans certains articles des restrictions dans l'exploitation ferroviaire. Les travailleuses et travailleurs sont inquiets des pertes d'emplois au moment où les entreprises cherchent à abandonner des lignes et à fermer des ateliers. La commission remarque que des travailleuses et travailleurs du rail sont parmi les mieux payés dans le secteur des transports. Nous voulons souligner que les problèmes actuels dans l'industrie ferroviaire ne sont pas dus aux salaires des travailleuses et travailleurs. Selon un rapport sur le personnel présenté en 1992 à la commission: «l'employée ou l'employé moyen du rail recevait environ 49 000\$ canadiens en 1990, ce qui comprend les avantages sociaux, comparativement à environ 59 000\$ canadiens aux États-Unis.»

Nous sommes particulièrement inquiets de voir l'éloge que la Commission donne des courtes lignes. La recommandation n° 10 demande une clarification du Code canadien du travail, à l'effet que les courtes lignes soient soumises à la législation ouvrière provinciale. L'intention est de créer des exploitations non syndiquées.

Le président de la RailTex, une entreprise ferroviaire de courtes lignes établie au Texas, a «expliqué» les avantages de prix de revient d'une courte ligne.

Sur une courte ligne, vous pouvez avoir une personne qui fait fonctionner une locomotive une journée, qui répare la voie le lendemain et qui travaille au bureau le jour suivant.

Les répercussions, sur le plan de la sécurité, d'une telle main-d'oeuvre «flexible» sont affreuses. Les TCA-Canada se sont attaqués aux préoccupations de sécurité des courtes lignes dans notre mémoire à l'Office national des transports du Canada s'opposant à la vente proposée par le CN de la ligne principale Truro-Sydney. Il est effrayant que des courtes lignes tombent sous le champ de compétence provinciale et les provinces n'ont pas de règlement adéquat dans les chemins de fer. En Nouvelle-Écosse, la Loi n'a pas été modifiée depuis 1923.

La RailTex est uniquement intéressée par l'exploitation des courtes lignes non syndiquées, où les travailleuses et travailleurs ont perdu leur droit de négocier des démarcations d'emplois, selon les qualifications et la formation. . . où les travailleuses et travailleurs ont perdu le droit de négocier des salaires et des conditions de travail convenables.

[Text]

The commission is obliging RailTex by specifying that union contracts negotiated with companies under federal jurisdiction need not be maintained by short-line operators under provincial jurisdiction. Our union strongly opposes the recommendation. We also note that Ontario recently introduced labour legislation amendments that require short-line operators to maintain collective agreements.

Environmental concerns: we wish to comment briefly on recommendation 6 that "environmental matters not be addressed specifically in the NTA, 1987". Given that transportation is a major factor in environmental pollution, there are some specific issues the NTA could address.

Our rail members are particularly concerned with the hidden costs in trucking. Trucks appear to have a cost advantage over rail. However, if environmental pollution and risk of accidents involving dangerous commodities were to be costed into shipping rates, rail would have an advantage. In our view, the government should protect the public interest and ensure a balance in rail and truck shipping.

Conclusion: After six years of intense competition under deregulation, our railway and airline industries are in serious jeopardy. In the airline industry, the two major carriers have all but destroyed each other through predatory competition. In the process they are eroding the decent standard of wages and working conditions that once existed for airline workers. The threat of foreign control is increasingly present.

CAW-Canada rejects the commission's recommendations to increase foreign competition as a solution to the current airline crisis. Instead we call on the government to bring stability to the industry and re-regulate fares, routes, capacities, and schedules.

The railway is the foundation of Canada's confederation. We are now seeing CNR and CPR proposing to abandon or sell off rail lines to create a profitable core operation. Atlantic Canada, which has been particularly hard hit during the current recession, has become a prime target for abandonment. Even profitable main rail lines, such as the Truro-Sydney CN line, are being sold off. CP has applied to abandon their operations between Sherbrooke, Quebec, and Saint John, New Brunswick. These lines are important to the long-term economic development of Atlantic Canada.

CAW-Canada does not support recommendations 8, 9, and 10 to ease abandonment and conveyance of rail lines. We are disturbed by the current attempts of companies to abandon these lines. The emphasis on immediate profitability is short-sighted. There is a danger that railways will form core networks in southern Ontario and B.C. to access shipping routes to the U.S. The strength of a national railway is its ability to withstand the economic downturns that occur in different regions. In our view,

[Translation]

La Commission oblige la RailTex à spécifier que les conventions syndicales négociées avec des entreprises sous un champ de compétence fédéral n'ont pas besoin d'être maintenues par des exploitants de courtes lignes, dans le champ de compétence des provinces. Notre syndicat s'oppose avec vigueur à cette recommandation. Nous remarquons que l'Ontario a récemment adopté des amendements à la législation ouvrière qui exige que des exploitants de courtes lignes maintiennent les conventions collectives.

Préoccupations environnementales: Nous désirons commenter brièvement la recommandation n° 6 à l'effet que «les questions environnementales ne soient pas attaquées de façon précise dans la LTN 1987». Étant donné que les transports constituent un facteur de la pollution environnementale, il y a certaines questions précises que la LTN 1987 devrait attaquer.

Nos membres dans le rail sont particulièrement inquiets des coûts cachés du camionnage. Les camions semblent avoir un avantage de prix de revient sur le rail. Si l'on tenait compte des coûts de la pollution environnementale et des risques d'accidents comprenant des matières dangereuses dans les taux d'expédition, le rail aurait toutefois un avantage. À nos yeux, le gouvernement devrait protéger l'intérêt du public et s'assurer qu'un équilibre soit établi entre l'expédition par rail et par camion.

Conclusion: Après six années de concurrence intense en vertu de la déréglementation, nos industries du rail et du transport aérien sont gravement menacées. Dans l'industrie du transport aérien, les deux importants transporteurs se sont presque détruits l'un l'autre, par l'intermédiaire d'une concurrence de prédateurs. Dans ce processus, ils détruisent les normes convenables de salaires et de conditions de travail qui existaient autrefois pour les travailleuses et travailleurs du transport aérien. La menace d'un contrôle étranger est de plus en plus présente.

Les TCA-Canada rejettent les recommandations de la Commission d'augmenter la concurrence étrangère, comme une solution à la crise actuelle dans le transport aérien. Nous réclamons plutôt que le gouvernement apporte une stabilité à l'industrie et reréglemente les tarifs, les routes, les capacités et les horaires.

Le rail a été le fondement de la Confédération du Canada. Nous voyons maintenant le CN et le CP proposer d'abandonner ou de vendre des lignes ferroviaires pour créer une exploitation centrale rentable. La région de l'Atlantique, qui a été particulièrement durement frappée pendant la récession actuelle, est devenue une cible de première importance pour l'abandon de lignes ferroviaires. Même des lignes principales rentables, comme la ligne du CN entre Truro et Sydney, sont à vendre. Le CP a demandé d'abandonner son exploitation entre Sherbrooke, au Québec, et Saint-John, au Nouveau-Brunswick. Ces lignes ont une grande importance pour le développement économique à long terme de la région de l'Atlantique.

Les TCA-Canada n'appuient pas les recommandations n°s 8, 9 et 10 visant à faciliter l'abandon et la cession de lignes ferroviaires. Nous sommes inquiets des tentatives actuelles des entreprises d'abandonner des lignes principales. En mettant l'accent sur la rentabilité immédiate, on applique une politique à courte vue. Il existe un danger que les entreprises ferroviaires formeront le cœur des réseaux dans le sud de l'Ontario et en Colombie-Britannique, afin d'avoir accès aux routes

[Texte]

the government is responsible for maintaining a national transportation infrastructure that will meet the social and economic goals of the Canadian people.

Mr. Chairman, that concludes our presentation. We are obviously prepared to field any questions the members may have.

• 1800

The Chairman: Thank you very much. We'll go to 10-minute rounds, beginning with Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Thank you for your brief. Page one: "CAW-Canada Opposition to Deregulation. The Liberals introduced deregulation policy in 1984". Did that include rail?

Mr. Chernecki: No, it didn't.

Mr. Keyes: Did that include shipping?

Mr. Chernecki: No, it didn't.

Mr. Keyes: Or trucking?

Mr. Chernecki: No, it didn't.

Mr. Keyes: Thank you. So far the committee has heard that our air, rail, and trucking industries are in a state of crisis. How much of this is the result of deregulation and how much would be a result of the recession, in your estimation?

Mr. Chernecki: We would argue that the majority of the negative effects coming out of that piece of legislation was deregulation. The economy certainly played a role here, but the majority of the effect has been through deregulation of all those industries.

Mr. Keyes: You're saying it's 80% —

Mr. Chernecki: I don't want to guess about it. You've asked for our view and our position. I would say in our view, from what we've experienced since 1984—through 1987 to 1993—deregulation has been in majority the culprit.

Mr. Keyes: On page three, in your second paragraph:

In an internal memo. . . CN executives stated that staff would be cut and expenses, including safety standards, would. . . be cut by \$300 million.

Is that the exact inference in the memo, or was there any breakdown on how much of that \$300 million would be coming from safety standards?

Mr. Chernecki: No. There was no specific breakdown of those categories in the memo. Clearly there was inference to it.

Mr. Keyes: Can I have your feelings on whether this whole review was worthwhile, or whether it was a waste of money? Did it get us thinking? I gather it's taking us in the wrong direction, in your opinion.

Mr. Chernecki: I'm going to argue today that we think we've done this somewhat in reverse. We should certainly have had some public hearings across the country and then presented a report based upon what you heard across the country. What

[Traduction]

d'expédition vers les États-Unis. La force du réseau ferroviaire national est sa capacité de résister au ralentissement économique qui survient dans différentes régions. À nos yeux, le gouvernement a la responsabilité de maintenir une infrastructure nationale des transports, qui répondra aux objectifs sociaux et économiques de la population canadienne.

Monsieur le président, cela met fin à notre présentation. Nous sommes évidemment prêts à répondre aux questions des députés.

Le président: Merci beaucoup. Pour commencer, chaque député aura 10 minutes. La parole est à M. Keyes.

M. Keyes: Merci de votre mémoire. À la page 1, on lit ceci: «l'opposition des TCA-Canada à la déréglementation. Les libéraux ont adopté une politique de déréglementation en 1984». Cette politique s'appliquait-elle au rail?

M. Chernecki: Non.

M. Keyes: S'appliquait-elle au transport maritime?

M. Chernecki: Non.

M. Keyes: Ou encore au camionnage?

M. Chernecki: Non plus.

M. Keyes: Merci. Jusqu'à maintenant, le comité a entendu des témoins dire que nos secteurs du transport aérien, ferroviaire et routier sont en crise. À votre avis, dans quelle proportion cette crise est-elle attribuable à la déréglementation et à la récession?

M. Chernecki: Nous soutenons que la plupart des conséquences négatives constatées à la suite de cette législation sont attribuables à la déréglementation. L'économie a assurément joué un rôle, mais la plupart des répercussions sont dues à la déréglementation de ces secteurs.

M. Keyes: Vous diriez que c'est 80 p. 100. . .

M. Chernecki: Je ne veux pas m'hasarder à chiffrer tout cela. Vous nous avez demandé notre avis et notre position. Je dirais, en me fondant sur l'expérience que nous avons vécue depuis 1984, enfin de 1987 à 1993, la déréglementation est le principal coupable.

M. Keyes: Au dernier paragraphe de la page 4, vous dites:

Dans une note de service interne. . . les cadres supérieurs du CN déclaraient que le personnel serait réduit et que les dépenses, y compris les normes de sécurité, seraient également réduites de 300 millions de dollars.

Est-ce ce que dit textuellement la note de service, ou bien y avait-il une ventilation permettant de dire quelle proportion de ces 300 millions viendrait de la sécurité?

M. Chernecki: Non. Il n'y avait pas de ventilation précise dans la note. C'était clairement implicite.

M. Keyes: À votre avis, tout cet exercice d'examen était-il valable, ou bien était-ce du gaspillage? Peut-on y trouver matière à réflexion? Je crois comprendre qu'à votre avis, cela ne fait que brouiller les pistes.

M. Chernecki: Je soutiens aujourd'hui que nous avons mis la charrue avant les boeufs. Il aurait fallu tenir des audiences publiques d'un bout à l'autre du pays et ensuite présenter un rapport fondé sur les témoignages entendus dans le cadre de ces

[Text]

we think is important is maintaining an industry here. We don't see that report as doing that. We see the report as fragmentation of the country. It would see airlines as we know them today disappear and railways as we know them today disappear, all for some globalization reaction, as mentioned in an earlier brief. We think the commission and the report should have reflected what labour's real thoughts were in this issue. We don't see it reflected in that report at all.

Mr. Keyes: Do you think in rewriting the act we should include another review, and how soon should it come?

Mr. Chernecki: If the next review mirrors the first one, that really is a waste of money. I think what we have to try to understand and establish is what this country needs to survive as a country. Do we need a national policy on airlines? Do we need a national policy on railway? Clearly the committee is not heading in that direction, as we see it. At least most of them aren't. If that second review doesn't produce that, then you're right, it would be a waste of time.

Mr. Keyes: You're right. I don't think we should have started with this committee in the first place. I think we should have been developing a national policy vis-à-vis the airline industry. Just about a year and a half ago would have been right. We may have not reached the mess we're in today between Air Canada and Canadian.

• 1805

I have asked this question of other witnesses. Taking into consideration the size and diversity of the country and the three levels of government that have to be dealt with, do you think we can develop a truly national transportation policy in Canada?

Mr. Chernecki: I think we had one. People just forgot how to manage it.

Mr. Keyes: You mean pre-1987?

Mr. Chernecki: Yes.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Mr. Chernecki, I want to thank you and your colleagues for coming before us tonight and making your presentation. I have a number of questions, but let me start in the same way as my colleague did in his question about the role of the Liberals.

Is it fair to say that when the Minister of Transport, Lloyd Axworthy, instructed CN Rail to operate as if it were a private sector company, this began the process—at least on the rail side—of leaving it to the marketplace to decide how things should go?

Mr. Chernecki: Absolutely.

Mr. Angus: CUPE's airline division came before us a couple of weeks ago. They said they are not looking to turn the clock back; they are not looking for a return to what I referred to as the grade one style of regulation—raise my hand if I want to leave the room or sharpen my pencil. They said it's time for smart regulations, regulations that meet the reality of today. Would you agree with that, or do you believe we have to re-establish the kind of regime that requires a process of

[Translation]

audiences. Notre opinion compte et nous voulons maintenir un secteur des transports viable au Canada. Ce n'est pas ce que l'on propose dans ce rapport. À nos yeux, ce rapport aboutirait à la fragmentation du pays. Les lignes aériennes et les compagnies de chemin de fer telles qu'on les connaît actuellement disparaîtraient, tout cela dans le souci de réagir à une quelconque mondialisation, comme on le disait dans un précédent mémoire. À notre avis, la Commission et son rapport auraient dû tenir compte de l'opinion des syndicats. Nous n'en percevons pas la trace dans le rapport.

M. Keyes: À votre avis, en révisant la loi, faudrait-il prévoir un nouvel examen et, dans l'affirmative, dans combien de temps?

M. Chernecki: Si le prochain d'examen est dans la ligne du premier, ce serait du gaspillage pur et simple. Ce qu'il faut bien comprendre et faire comprendre, c'est que notre pays doit survivre. Faut-il une politique nationale dans le secteur du transport aérien? Faut-il une politique nationale des chemins de fer? Il est évident que le comité, ou du moins la plupart de ses membres, ne s'orientent pas dans cette direction, à ce qu'il nous semble. Si un deuxième examen n'aboutit pas à ce résultat, alors vous avez raison de dire que ce serait une perte de temps.

M. Keyes: Vous avez raison. Au départ, je crois que le comité n'aurait pas dû se lancer dans cette étude. Je crois plutôt que nous aurions dû commencer par mettre au point une politique nationale du transport aérien. On aurait pu s'y mettre il y a à peu près un an et demi. Si nous l'avions fait, Air Canada et Canadien ne seraient peut-être pas dans le pétrin actuel.

J'ai posé cette question à d'autres témoins. Compte tenu de la grandeur et de la diversité de notre pays et des trois niveaux de gouvernement qui sont en cause, croyez-vous qu'il soit possible d'établir une politique des transports véritablement nationale au Canada?

M. Chernecki: Je pense que nous en avons une. Les gens ont tout simplement oublié comment l'appliquer.

M. Keyes: Vous voulez dire avant 1987?

M. Chernecki: Oui.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur Chernecki, je tiens à vous remercier, ainsi que vos collègues, d'être venu nous rencontrer ce soir. J'ai plusieurs questions à poser, mais je vais commencer, à l'instar de mon collègue, par aborder le rôle des libéraux.

Est-il juste de dire que lorsque le ministre des Transports Lloyd Axworthy a ordonné à CN Rail de fonctionner comme une compagnie privée, cette directive a amorcé le processus, du moins dans le secteur ferroviaire, de laisser de plus en plus les forces du marché dicter l'orientation qui serait prise?

M. Chernecki: Absolument.

M. Angus: Il y a quelques semaines, des représentants de la division aérienne du Syndicat canadien de la fonction publique sont venus témoigner devant nous. Ils nous ont dit qu'ils ne voulaient pas faire marche arrière, qu'ils ne voulaient pas revenir à ce que j'ai appelé la réglementation intégrale, c'est-à-dire qu'il faut demander la permission pour sortir de la pièce ou aiguiser son crayon. Ces gens-là nous ont dit que le moment est venu d'appliquer une réglementation intelligente, c'est-

[Texte]

approval for a wide range of decisions that a company may wish to make, and that would require third-party approval, such as the NTA, or somewhere in the middle?

Mr. Chernecki: Once again, what we have experienced since deregulation has been disastrous. If you look at the probability margins of Canadian Airlines and Air Canada pre-deregulation—we don't usually get into that aspect of it, but I will tonight—the government had a certain amount of control over prices and the routes. You had stable industries. Then you start into the phase of deregulation, started by the Liberals and then passed by the Conservatives. Certainly if we can go back to where we were pre-1984, we can return at least the airlines to profitability. There has to be some regulation. The federal government themselves have called for what they call recalibration, I don't know what that means.

Mr. Angus: I am not sure they know either.

Mr. Chernecki: I wish somebody could answer that for us. I have no idea. Certainly people like Rhys Eyton or Hollis Harris are saying that there has to be some measure of control. They are prepared to live under that kind of umbrella.

Mr. Angus: But you are not looking for us to re-establish the kind of regime that was in place prior to 1987 or prior to 1984?

Mr. Chernecki: Something more realistic at this point, I would think.

Mr. Angus: Fair enough.

I think one of the suggestions has been to adopt some kind of trigger mechanism, for example, on pricing, such as rent control in Ontario—a legislated ceiling below which the carrier can be flexible, but above that they would have to get permission of the NTA. In terms of routing, for example, let us use Thunder Bay as an example where both majors are still supplying jet service. Let's say they are able to get their load factors above 80%. That becomes a trigger and at that point a third carrier could enter the market without permission. On the other hand, as long as it stays below the magic 80%, a third carrier would not be allowed in unless there was a test of public necessity and convenience. Is that the kind of thing that would make sense from your perspective as a representative of airline employees?

Mr. Chernecki: That is certainly a model that you could explore. Let's take the airline industry. The brief is pretty clear on what you would need to do to bring them both to profitability. We raised that very issue with Mr. Hollis Harris and asked what his thoughts were on regulation of pricing and routes. He said that within reason it may very well work. We had the federal government saying recalibration may be an answer—I repeat—whatever that means. It appears that labour, management and the government are saying something that means re-regulation, that is re-regulation.

[Traduction]

à-dire des règlements qui correspondent à la réalité actuelle. Êtes-vous d'accord avec cela, ou bien croyez-vous qu'il faudrait rétablir un régime exigeant l'approbation en haut lieu de toutes les décisions qu'une compagnie pourrait vouloir prendre, le tout supervisé par une tierce partie comme l'ONT, ou bien favorisez-vous un compromis entre les deux?

M. Chernecki: Je répète que ce que nous avons vécu dans le sillage de la déréglementation a été catastrophique. Voyons quelles étaient les marges bénéficiaires des Lignes aériennes Canadien et d'Air Canada avant la déréglementation; on néglige habituellement cet aspect, mais je vais m'y attarder ce soir. Le gouvernement exerçait un certain contrôle sur les prix et sur les itinéraires. Le secteur était stable. On a ensuite commencé à déréglementer graduellement, d'abord sous les libéraux et ensuite sous les conservateurs. Chose certaine, si l'on pouvait revenir à la situation antérieure à 1984, les compagnies aériennes retrouveraient au moins la rentabilité. Il faut une certaine forme de réglementation. Le gouvernement fédéral a lui-même réclamé ce que l'on appelé le rajustement. J'ignore ce que cela veut dire.

M. Angus: Je ne suis pas sûr que les responsables le sachent eux-mêmes.

M. Chernecki: Je voudrais bien que quelqu'un nous le dise. Je n'en ai pas la moindre idée. Chose certaine, Rhys Eyton et Hollis Harris disent tous deux qu'il faut instaurer un certain contrôle. Ils sont disposés à composer avec une autorité supérieure.

M. Angus: Mais vous n'envisagez pas le rétablissement du régime qui était en place avant 1987 ou avant 1984?

M. Chernecki: Disons qu'il faut être plus réaliste.

M. Angus: Très bien.

Certains ont avancé l'idée d'un mécanisme déclencheur, qui s'appliquerait par exemple aux tarifs, comme dans le cas du contrôle des loyers en Ontario. Il s'agirait d'un plafond fixé par le législateur; le transporteur pourrait établir ses prix lui-même, mais pour dépasser ce plafond, il lui faudrait obtenir la permission de l'ONT. Pour les routes, prenons l'exemple de Thunder Bay, que les deux transporteurs desservent encore avec des avions à réaction. Supposons qu'ils réussissent à obtenir un coefficient de remplissage supérieur à 80 p. 100. À ce moment-là, un troisième transporteur pourrait entrer sur le marché sans permission. Par contre, aussi longtemps que ce coefficient est inférieur à 80 p. 100, on autoriserait pas un troisième transporteur à faire concurrence aux deux premiers, à moins que cela ne réponde à un critère de nécessité et de commodité publique. De votre point de vue, à titre de représentant des employés du secteur aérien, une mesure de ce genre serait-elle logique?

M. Chernecki: C'est assurément un modèle qu'il vaudrait la peine d'examiner. Prenons le secteur du transport aérien. Dans notre mémoire, nous disons assez clairement ce qu'il faudrait faire pour que les deux transporteurs deviennent rentables. Nous avons abordé la question avec M. Hollis Harris; nous lui avons demandé son opinion sur la réglementation des tarifs et des routes. Il a dit que, dans les limites du raisonnable, cela pourrait très bien fonctionner. Le gouvernement fédéral a proposé ce fameux rajustement qui est un vrai mystère pour tout le monde. Il semble bien qu'autant les syndicats que les cadres et le gouvernement lui-même disent tous qu'il faut revenir à une forme quelconque de réglementation.

[Text]

[Translation]

• 1810

The question we need to have answered here is are we all going to come to the table and work out an understanding or agreement that will lead to stabilization of the industry? If that model can satisfy that kind of stabilization, certainly it's worth exploring.

Mr. Angus: I want to switch to the rail side and deal with the whole inspection question.

Earlier today we had Wayne Foy, who is the chairman of the Aircraft Operations Group Association. His group members are the inspectors of the pilots and what have you in the air. They are the government inspectors who go in and make sure that pilots' skills are up to snuff. He's worried about the devolution to company inspectors. In the rail environment, we have in effect—pardon the expression—company inspectors. They may be unionized, but they are employed by the company to ensure that operations are safe. You've argued in your brief that the ability of those company inspectors has been reduced considerably because of the reduction in numbers and—I don't think you've said it in the brief—because of the changes in the rules, drive-by inspections and all of those things.

Is there merit in what Mr. Foy said before this committee, that there is a real danger in allowing the transfer of responsibility from the Government of Canada as the independent inspection agency to an air carrier who may have financial difficulties and therefore be forced to reduce the level of inspections, the level of monitoring, just as the railway companies have? Based on the railway experience, is that a fair assessment of what would happen?

Mr. Chernecki: I would think so. Basically what you are arguing here is fewer checks, fewer inspections, and more chances of accident. I am going to try to let Stan Horodyski respond to the rail end of it for you. In essence, we have argued clearly, as you said, in our brief what we think it means.

Mr. Stan Horodyski (Staff Representative, Rail Division, CAW-Canada): I think I grasp where you are headed with your question in terms of comparison with the airlines. Quite clearly, as the legislation moved on, as we had a more competitive environment within the rail industry, the rail companies were concerned about meeting the bottom line, hence major staff cuts, rationalization of shops, and of course the major point of inspection forces. Their role is extremely important in the whole safe operation of trains. The railway inspectors and the supervisors now determine what moves and what doesn't move. The licensing aspect is something we have sought, and we're moving away from that, because they are eliminating inspectors, relying more on their company inspectors.

La question à laquelle il faut répondre, c'est si nous allons tous enfin nous réunir pour discuter et conclure une entente quelconque qui permettra de stabiliser le secteur. Si le modèle que vous proposez permet d'aboutir à cette stabilisation, il vaut assurément la peine de l'étudier.

M. Angus: Je veux maintenant passer au secteur ferroviaire et à toute la question des inspections.

Nous avons entendu aujourd'hui Wayne Foy, président de l'Association du groupe des opérations d'aéronefs. Les membres de son groupe sont inspecteurs des pilotes et de tout ce qui se passe dans les airs. Ce sont les inspecteurs du gouvernement qui s'assurent que les pilotes sont compétents. Ils s'inquiètent de ce que l'on envisage de déléguer cette tâche à des inspecteurs internes. Dans le secteur du rail, c'est exactement ce que nous avons, des inspecteurs d'entreprise, si vous me passez l'expression. Ils sont peut-être syndiqués, mais ils sont à l'emploi de l'entreprise et leur tâche est de veiller à la sécurité. Vous soutenez dans votre mémoire que la marge de manoeuvre de ces inspecteurs à l'emploi des compagnies a été grandement réduite parce que leur nombre a diminué et aussi—et je crois que vous ne le signalez pas dans votre mémoire—parce que on a changé les règles en vue d'autoriser les tournées d'inspections et tout cela.

M. Foy a soutenu devant le comité qu'il est très dangereux de transférer cette responsabilité du gouvernement du Canada aux transporteurs aériens qui risquent, à cause de difficultés financières, d'être obligés de réduire les inspections et les contrôles, tout comme les compagnies de chemins de fer l'ont fait. Cette observation est-elle valable? D'après votre expérience dans le secteur des chemins de fer, cela décrit-il bien ce qui se passera?

M. Chernecki: Je le crois. Vous dites en substance qu'il y aura moins de vérifications, moins d'inspections et donc plus de risques d'accidents. Je vais laisser Stan Horodyski essayer de vous répondre sous l'angle du secteur ferroviaire, mais c'est essentiellement ce que nous soutenons en effet dans notre mémoire.

M. Stan Horodyski (représentant, Division du rail, TAC-Canada): Je pense que je vois où vous voulez en venir avec votre question. Vous voulez faire la comparaison avec les lignes aériennes. Il est évident qu'avec la mise en oeuvre de la nouvelle législation, nous avons connu un environnement plus compétitif dans le secteur ferroviaire et les compagnies de chemins de fer ont fait des pieds et des mains pour joindre les deux bouts, ce qui a entraîné d'importantes compressions de personnel, la rationalisation des ateliers et, évidemment, d'importants changements dans les effectifs des inspecteurs. Leur rôle est extrêmement important pour assurer la sécurité des trains. Les inspecteurs de chemins de fer et les superviseurs peuvent maintenant décider de ce qui peut rouler ou non. Nous avons préconisé un système de licence et nous nous en éloignons puisque l'on élimine les postes d'inspecteurs pour s'en remettre davantage aux inspecteurs internes.

[Texte]

Mr. Angus: How much of that reduction is directly related to the NTA stats for main-line rail accidents, not just the reduction in inspection, but the reduction in servicing, servicing being farther apart as they centralize shops, as they decide to send bad-order cars longer distances, as they decide to ignore bad orders, those kinds of things?

Mr. Horodyski: We've found that it's practically impossible to get a current bad-order figure of the rail fleet today. Between the lack of maintenance and the fact that they're running more lease equipment, which is tied to the owner of that equipment. . . The determination of whether or not that car should be shopped is made perhaps south of the border—

Mr. Angus: Most of the lease equipment comes from the south.

Mr. Horodyski: Exactly. The national railways are mainly dependent on those firms to determine whether that car should be shopped. Just containment of that bad-order level is becoming a problem.

Mr. Angus: Mr. Chairman, do I have any more time?

The Chairman: One last question.

Mr. Angus: Okay, let me flip back to air then.

• 1815

You made very clear in your brief that in addition to the recommendation of the NTA Review Commission that the safety of level two carriers and then some should be looked into, you've suggested very strongly that level one carriers should also be examined. Could you give the committee the rationale for that? Do you think they're becoming less safe because of the economic environment or because of conscious decisions by the operators, or is it just a gut feeling that something's about to give?

Mr. Chernecki: I think where we're heading with this one, clearly, Mr. Angus, is the economic pressures that go with the times. Look at the airlines going down on a constant basis here. Nationair is a recent example.

Mr. Angus: I wish you wouldn't use the term "going down".

Mr. Chernecki: I suppose it's probably a poor term.

Mr. Angus: As a frequent flyer, that makes me nervous.

Mr. Chernecki: Me too. Certainly deregulation arguably was one of the major factors in that airline's demise. We think once you're under that economic pressure things have to give. Is safety one of them? The answer may very well be yes, and we're concerned about that.

Mr. Angus: Thank you.

[Traduction]

M. Angus: Dans quelle mesure cette réduction est-elle liée directement aux données de l'ONT concernant le nombre d'accidents sur les lignes principales, non seulement la réduction du nombre d'inspections, mais la réduction au niveau de l'entretien? En effet, la fréquence de l'entretien n'est plus la même puisqu'on a centralisé les ateliers; en outre, on décide maintenant de faire parcourir de plus longues distances à du matériel roulant en mauvais état et l'on décide même de passer outre à des rapports négatifs.

M. Horodyski: Nous avons constaté qu'il est pratiquement impossible d'obtenir des chiffres à jour sur le nombre de cas d'avarie du matériel roulant. Il y a le manque d'entretien, et aussi le fait que les compagnies utilisent davantage de matériel loué dont l'entretien est assuré par le propriétaire. Il arrive que la décision de mettre un wagon en service ou au rancart pour réparation est prise au sud de la frontière.

M. Angus: La plus grande partie de ce matériel roulant vient du sud.

M. Horodyski: Exactement. Les compagnies de chemin de fer nationales s'en remettent essentiellement à ces sociétés étrangères pour décider si le wagon défectueux doit être réparé en atelier. Il devient problématique de faire le point sur les rapports d'avaries.

M. Angus: Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

Le président: Une dernière question.

M. Angus: D'accord, je vais donc revenir au secteur aérien.

Vous dites très clairement dans votre mémoire qu'il faudrait aller plus loin que les recommandations de la Commission d'examen de la LNT qui préconisent d'examiner la sécurité des transporteurs de niveau II; pour votre part, vous affirmez catégoriquement qu'il faut également examiner la sécurité des transporteurs de niveau I. Pourriez-vous nous dire comment vous en êtes arrivé à cette conclusion? Croyez-vous que ces transporteurs deviennent moins sûrs à cause de l'environnement économique ou bien à cause de décisions délibérées prises par les exploitants, ou encore avez-vous simplement l'impression qu'on a atteint le point de rupture?

M. Chernecki: Ce que nous voulons dire, monsieur Angus, c'est que les temps sont durs pour les compagnies aériennes. Regardez autour de vous: les compagnies aériennes tombent en vrilles. Nationair en est le plus récent exemple.

M. Angus: J'aimerais mieux que vous n'utilisiez pas d'expression comme «tomber en vrilles».

M. Chernecki: Je suppose que l'expression est en effet mal choisie.

M. Angus: Je prends souvent l'avion et cela me rend nerveux.

M. Chernecki: Moi aussi. On peut assurément soutenir que la déréglementation a été l'un des principaux facteurs de l'effondrement de cette compagnie. Nous croyons que les pressions économiques sont trop fortes et qu'il faut que ça casse quelque part. La sécurité en est-elle un exemple? La réponse est peut-être bien oui et cela nous inquiète.

M. Angus: Merci.

[Text]

Ms Jo-Ann Hannah (Researcher, CAW-Canada): I think if you look at experience in the United States, safety did become a major concern. The government actually went against its policy of deregulating and brought in safety regulations in 1988. We seem to be following the U.S. experience very closely, so that would also be a signal to us that we would want to look at what's happening in safety here in Canada even among the major carriers.

Mr. Angus: Some of us suggested back in 1987, 1986, 1985 that what was going to happen was that we would just parallel what happened in the States.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson: Everybody who has come in front of us—and I think this is fair characterization—including the Transport Canada inspectors this morning, said they didn't see safety implications in level one carriers. They did agree on the level two carriers. All the people that seem to be experts in the area say the level one carriers are fine.

Ms Hannah: Again, I would say from the experience in the United States, because what has happened there seems to reoccur here, that it is a concern for us.

In the United States there are also numerous incidents we don't hear about, and perhaps there are incidents happening here we're not hearing about because they haven't reached that kind of level. Still, we think, as Bob has said, that given the pressures these carriers are under, if it isn't a concern right now it is going to become one, and we should be prepared for that.

Mr. Atkinson: I think it's causing undue concern that, as I indicated, should not be there. You have to be vigilant; I will go along with that. Certainly the indication is that there are 20 new inspectors being hired as a result of Justice Moshansky's recommendations but also directed towards the level one carriers.

I think it's important that we maintain our confidence in our level one carriers, and I haven't heard a lot of hard evidence from you that there is a difficulty with safety in level one. If you say we have to remain vigilant, I'll agree with you, but let's not cause panic and say there's a problem with safety in the level one carriers.

Mr. Chernecki: We'll agree to disagree on that question, because pre-Dryden there was concern raised by the public and by its union as to exactly what was happening there in terms of inspections and safety checks, etc. Then Dryden unfortunately happened, then you have Moshansky's report, and two years later you have some people reacting to it. If that's happening in those carriers at that level with the kind of delay that occurred after Moshansky's report, we're asking if the same is happening

[Translation]

Mme Jo-Ann Hannah (rechercheuse, TAC-Canada): Si l'on regarde ce qui se passe aux États-Unis, on constate que la sécurité est effectivement devenue une importante préoccupation. Le gouvernement est allé jusqu'à contredire sa politique de déréglementation quand il a imposé de nouveaux règlements de sécurité en 1988. Nous semblons suivre de très près ce qui s'est passé aux États-Unis, de sorte que cela devrait être pour nous un signal d'alarme; nous devrions examiner de près ce qui se passe au Canada dans le domaine de la sécurité, même parmi les principaux transporteurs.

M. Angus: Dans les années quatre-vingts-sept, quatre-vingts-six, quatre-vingts-cinq, certains d'entre nous avaient prédit que la situation au Canada évoluerait parallèlement à celle des États-Unis.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Atkinson.

M. Atkinson: Je pense qu'on peut dire sans risque de se tromper que tous les intervenants qui ont comparu devant nous, y compris les inspecteurs de Transports Canada que nous avons entendus ce matin, on dit qu'ils n'envisageaient pas de problèmes de sécurité chez les transporteurs de niveau I. Par contre, tous étaient d'accord au sujet des transporteurs de niveau II. Tous les gens qui se disent compétents en la matière affirment qu'il n'y a aucun problème du côté des transporteurs de niveau I.

Mme Hannah: Je répète que cela nous inquiète quand même, étant donné ce qui s'est passé aux États-Unis et parce que l'expérience canadienne semble être le miroir de ce qui se passe aux États-Unis.

Aux États-Unis, il se produit d'incidents dont nous n'entendons pas parler et peut-être même qu'il y a des incidents ici même dont nous n'entendons pas parler parce qu'ils n'ont pas atteint le niveau voulu. Il n'en demeure pas moins que, à notre avis et comme Bob l'a dit, les pressions qui s'exercent sur ces transporteurs sont telles que même si la situation n'est pas problématique actuellement, elle risque de le devenir et nous devrions nous préparer en conséquence.

M. Atkinson: Je pense que cette inquiétude n'est pas fondée. Il faut être vigilant, je vous le concède. À la suite des recommandations du juge Moshansky, on vient d'embaucher 20 nouveaux inspecteurs qui s'intéresseront également aux transporteurs de niveau I.

Il me semble important de maintenir notre confiance à l'endroit des transporteurs de niveau I et je tiens de ce que vous avez dit qu'aucune preuve concrète n'indique le moindre problème de sécurité au niveau I. Si vous me dites qu'il faut demeurer vigilant, je suis tout à fait d'accord avec vous, mais n'allons pas paniquer et affirmer qu'il y a un problème de sécurité chez les transporteurs de niveau I.

M. Chernecki: Nous divergeons d'opinion là-dessus, car avant l'accident de Dryden, des inquiétudes avaient été soulevées par le public et par le syndicat au sujet de ce qui se passe exactement là-bas en fait d'inspections, de vérifications, etc. Puis l'accident de Dryden est malheureusement arrivé; il y a eu ensuite le rapport du juge Moshansky et, deux ans plus tard, les gens réagissent à ce rapport. S'il se passe des choses chez les transporteurs de ce niveau, compte tenu du retard que nous

[Texte]

in the level one carriers. Is it or isn't it? Can it happen? Is there an opportunity for it to occur? With the pressures of time, the answer could be yes, and we're concerned about it.

• 1820

Mr. Atkinson: I certainly will disagree, because the NTA review shows statistics for level two carriers that do cause some concern but not similar statistics for level one carriers.

On page 7 of your brief, you mention that current problems in the rail industry are not due to workers' wages. Certainly that wouldn't be the entire aspect of any problem, but management practices were recognized in the NTA review, plus the wages. Not so much the wages, because when the short-line operators came in front of us, they indicated they were paying comparable wages and that's not the problem.

It's the working rules and so on, based on miles and not the eight-hour day, and the indication was that there has to be some kind of change in those rules in order to make the railways more competitive. Do you have any viewpoint on that?

Mr. Chernecki: Only that the collective bargaining relationship, once it's in place, shouldn't be broken.

Mr. Atkinson: I'm not advocating that.

Mr. Chernecki: That's the first point. The second point is that there is flexibility in terms of our bargaining relationship with employers, but does that come at a cost of safety? Does that come at a cost of lay-offs? How does that materialize? You're asking a very broad question that only a bargaining relationship can answer. We'll bargain responsibly and assume that the other party will too.

Mr. Atkinson: I have no problem with that because the collective bargaining arrangement is fine, but certainly it appears that the unions and the railway are going to have to bargain on terms of work.

Mr. Chernecki: That depends upon what the current agreement has in place. We don't think it's fair for a worker to be in a collective bargaining relationship, and all of a sudden because you go to a short line, he no longer has that relationship; then you move it on to the provinces. That's not fair collective bargaining, and if that happened, we would certainly view that as negative.

Mr. Atkinson: Your opinion is obviously against short lines but it was interesting. It wasn't the rail text, it was the other operator in western Canada who indicated that even looking at conditions in Ontario with that successor legislation, they wouldn't set up a short-line railway. You're just not in agreement.

Mr. Chernecki: I'm not in agreement. I'm saying the collective bargaining relationship is important to both of us. If there are going to be compromises on safety, compromises on job loss, then certainly we're going to have a lot to say about that.

[Traduction]

avons comme après le rapport Moshansky, nous nous demandons s'il n'en va pas de même chez les transporteurs de niveau I. Que se passe-t-il au juste? Un accident semblable pourrait-il arriver? Y a-t-il la moindre possibilité? Compte tenu des contraintes de temps, la réponse pourrait bien être affirmative et cela nous inquiète.

M. Atkinson: Je ne suis pas d'accord sur ce point. En effet, dans l'examen de la LTN, on trouve des données statistiques quelque peu inquiétantes pour les transporteurs de niveau II, mais aucune donnée semblable pour les transporteurs de niveau I.

À la page 7 de votre mémoire, vous dites que les problèmes actuels dans le secteur ferroviaire ne sont pas attribuables au salaire des travailleurs. Ce n'est évidemment pas la seule dimension des problèmes, et l'examen de la LTN fait d'ailleurs ressortir des problèmes au niveau des pratiques de gestion, mais il est également question des salaires. Ce ne sont pas tellement les salaires qui sont en cause, puisque lorsque les exploitants de lignes courtes ont témoigné devant nous, ils nous ont dit qu'ils versaient des salaires comparables et qu'il n'y avait pas de problème.

Ce sont plutôt les conditions de travail, en fonction du nombre de milles parcourus et des journées de huit heures. On a fait savoir qu'il fallait modifier ces règles pour rendre les compagnies de chemin de fer plus compétitives. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Chernecki: Seulement qu'il ne faudrait pas toucher au processus des négociations collectives, une fois qu'il est en place.

M. Atkinson: Ce n'est pas ce que je préconise.

M. Chernecki: C'est le premier point. Deuxièmement, les négociations collectives que nous menons avec les employeurs sont marquées par une certaine souplesse, mais est-ce au détriment de la sécurité? Est-ce au détriment des mises à pied? Comment cela se matérialise-t-il? Vous posez une question très générale à laquelle on ne peut répondre que dans le cadre des négociations collectives. Nous allons négocier de bonne foi, en supposant que l'autre partie en fera autant.

M. Atkinson: Je suis tout à fait d'accord, le processus de la négociation collective donne de bons résultats, mais il semble bien que les syndicats et les compagnies de chemin de fer vont devoir négocier les conditions de travail.

M. Chernecki: Cela dépend de l'entente actuellement en vigueur. A notre avis, il est injuste qu'un travailleur qui a signé une convention collective en soit privé tout-à-coup parce qu'il se retrouve employé d'un exploitant de lignes courtes. Ce n'est pas cela, la négociation collective équitable et si cela arrivait, nous verrions cela d'un mauvais oeil.

M. Atkinson: Vous êtes évidemment contre les lignes courtes, mais c'est intéressant. Ce n'était pas la compagnie RailTex, mais plutôt l'autre exploitant de l'ouest du Canada qui a fait savoir que même en tenant compte de la situation en Ontario et de la législation régissant les droits du successeur, on ne mettrait probablement pas sur pied une compagnie de chemin de fer exploitant de courtes lignes. Vous n'êtes tout simplement pas d'accord.

M. Chernecki: Je ne suis pas d'accord. Je dis que le processus de la négociation collective est important pour nous deux. S'il doit y avoir des compromis sur le plan de la sécurité, des pertes d'emploi, nous en aurons long à dire là-dessus.

[Text]

Mr. Atkinson: I'd assume you'd want to have a lot to say too, whether on abandonment or establishment of a short-line railway with jobs.

Mr. Chernecki: We are right now in Nova Scotia.

Mr. Atkinson: I assumed you would be more interested in the jobs than in the abandonment.

Mr. Chernecki: Of course.

Mr. Atkinson: In the airline industry and the current negotiations between American and PWA, are you in favour of those negotiations, or do you think the government should step in and effect a merger of PWA and Air Canada? What's your opinion?

Mr. Chernecki: I've given that opinion at least a hundred times over the last two or three years. The government has already stepped in with \$50 million, and certainly that was, in our view, a right move and it should have been more.

Should there be a merger? We were never opposed to a merger between Air Canada and Canadian Airlines. The problem was you had one airline trying to destroy another, and nobody was really serious, in our view, about such a merger. If that comes along, then as one of the major unions, we'll be contacted. We will not be asked for permission, of course, but we'll be notified that a merger is occurring, and we'll address it accordingly.

Do we think there should be a merger? In I don't know how many briefs we've given on this issue we've answered that with proper regulation, there's room in Canada for two viable Canadian airlines. We've said it before and we'll say it again.

Mr. Atkinson: In addition to the \$50 million, there was the purchase of the three airbuses.

Mr. Chernecki: That's correct.

Mr. Atkinson: The government helped PWA with those airbuses. So you say that there's room for two airlines and a regulated environment. Is that what you'd advocate?

Mr. Chernecki: It's been our position since the onset.

• 1825

Mr. Atkinson: You have members in both Canadian and Air Canada?

Mr. Chernecki: That's correct. We represent both.

Mr. Atkinson: That would be their position?

Mr. Chernecki: Yes.

Mr. Atkinson: Those are all the questions I have, Mr. Chairman.

Mr. Richardson: Is it your position, then, having regard to the responses you just gave to Mr. Angus, that a re-regulation of the airline industry in Canada would guarantee the level of jobs at the current levels in Canada?

Mr. Chernecki: We think it certainly wouldn't negatively impact on them at this point. If you look pre-regulation—I'm not going to argue whether it's 1984 or 1987—

[Translation]

M. Atkinson: Je m'attends à ce que vous en ayez long à dire également sur l'abandon de lignes ou sur la création d'une compagnie de lignes courtes créant des emplois.

M. Chernecki: Nous participons en ce moment même au débat à ce sujet, en Nouvelle-Écosse.

M. Atkinson: Je croyais que vous portiez plus d'intérêt aux emplois qu'aux abandons.

M. Chernecki: Bien sûr.

M. Atkinson: Dans le secteur aérien, compte tenu des négociations actuellement en cours entre American et PWA, êtes-vous en faveur de ces négociations ou bien croyez-vous que le gouvernement devrait intervenir et imposer la fusion de PWA et d'Air Canada? Quelle est votre opinion?

M. Chernecki: J'ai exprimé mon opinion au moins 100 fois depuis deux ou trois ans. Le gouvernement est déjà intervenu en versant 50 millions; de notre point de vue, c'était une bonne décision et le montant aurait même dû être plus élevé.

Devrait-il y avoir fusion? Nous n'avons jamais été contre la fusion d'Air Canada et de Canadian. Le problème, c'est que l'un des deux transporteurs essaie de ruiner l'autre et, à notre avis, personne ne voulait sérieusement d'une telle fusion. Si cela devait se produire, nous serions évidemment consultés, étant l'un des principaux syndicats en cause. On ne nous demandera pas la permission, évidemment, mais on nous avertira qu'une fusion est imminente et nous réagirons alors en conséquence.

Devrait-il y avoir fusion selon nous? Dans les nombreux mémoires que nous avons remis à ce sujet, nous avons répondu à cette question en disant qu'avec la réglementation voulue, il y a place au Canada pour deux lignes aériennes canadiennes viables. Nous l'avons déjà dit et nous le répéterons à qui voudra l'entendre.

M. Atkinson: Outre les 50 millions, le gouvernement a acheté les trois appareils Airbus.

M. Chernecki: C'est vrai.

M. Atkinson: Le gouvernement a aidé PWA en achetant ses avions. Donc, vous dites qu'il y a place pour deux compagnies aériennes dans un cadre réglementé. C'est ce que vous préconisez?

M. Chernecki: C'est notre position depuis le tout début.

M. Atkinson: Vous avez des membres chez Canadien et Air Canada?

M. Chernecki: Oui. Nous représentons des travailleurs des deux compagnies.

M. Atkinson: Et ce serait leur position?

M. Chernecki: Oui.

M. Atkinson: J'ai terminé, monsieur le président.

M. Richardson: Si l'on tient compte des réponses que vous venez de donner à M. Angus, estimez-vous que le rétablissement de la réglementation des lignes aériennes canadiennes garantirait le maintien du niveau actuel d'emplois?

M. Chernecki: Cela n'aurait certainement pas un impact négatif sur ces lignes. Si vous regardez ce qui se passait avant la déréglementation—je n'essaierai pas de dire s'il s'agit de 1984 ou 1987...

[Texte]

Mr. Richardson: I don't think there's any point in looking back 10 years. A number of things have happened since: we've had a world recession, the Gulf War, the collapse of airlines—

Mr. Chernecki: The GST.

Mr. Richardson: —all over the world. In most countries of the world, we've lost airlines simply because of overcapacity. There's some suggestion of overcapacity now in the airline business. That was why I asked if you felt regulation would guarantee the jobs at current levels.

Mr. Chernecki: There are no guarantees in life, but certainly you'd think that a fair approach to an airline industry would be to have fair prices where consumers are protected and a sharing of routes so you don't have airlines leaving the same airport five minutes apart with half empty seats. You certainly should sell your product above cost, I would think. With those kinds of ingredients, we think that adds up to employment, yes.

Mr. Richardson: I note in your submission that your members are subsidizing predatory fare wars in the industry. You're of the view, then, that there are predatory practices underway in the airline industry in Canada today?

Mr. Chernecki: Check the courts.

Mr. Richardson: I'd like you to tell me about that. Have you evidence that there are predatory practices in the airline industry today?

Mr. Chernecki: There's no question when we have Hollis Harris in front of Air Canada workers saying we want a 5% cut, and then a week later cuts the most lucrative zoning of travel by business. This is not a luxury zone. You're talking about Montreal, Ottawa, Toronto; those aren't vacations by any stretch of the imagination. The majority are business people travelling back and forth, in most cases on a mission on a daily basis. Why would you cut the most lucrative point? Why would you do that when you're losing millions of dollars? I can ask you that question.

We asked Mr. Harris the question and haven't got an answer yet. On the 5%, single parents in most cases can't make it now. They want to cut from those workers. A week after he asked for the cut, he cuts the most lucrative income he's got in his corporation. Now is that good business? What was that designed to do?

Mr. Richardson: I wasn't asking you about good business or bad business. I was asking you for evidence of predatory pricing that you quote in your paper.

Mr. Chernecki: What was it designed to do? We should use our imagination a little bit here. What was it designed to do?

Mr. Richardson: I wonder if your imagination is useful in a court. If you have evidence of predatory pricing, I wonder if you could tell this committee what that evidence is.

Mr. Chernecki: We think design. . . There's no question—

Mr. Richardson: We'd like to know too.

Mr. Chernecki: I'll answer your question if you'll allow me to.

[Traduction]

M. Richardson: Je ne crois pas qu'il soit utile de se reporter dix ans en arrière. Beaucoup de choses se sont produites depuis lors: il y a eu une récession mondiale, la guerre du Golfe, l'effondrement des lignes aériennes. . .

M. Chernecki: La TPS.

M. Richardson: . . . partout au monde. Dans la plupart des pays, des lignes aériennes ont fait faillite simplement à cause de la surcapacité. Il semblerait que c'est de cela dont souffre les lignes aériennes à l'heure actuelle. C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé si vous estimez que le rétablissement de la réglementation permettrait de garantir le maintien du niveau actuel d'emplois.

M. Chernecki: Il n'y a jamais de garantie dans la vie, une bonne gestion dicterait d'avoir des prix justes, ce qui protégerait les consommateurs, et un partage des routes pour que les avions de lignes différentes ne quittent pas le même aéroport à cinq minutes d'intervalle à moitié vides. Il faudrait certainement que le prix du produit couvre les coûts. C'est mon avis. Une telle gestion permettrait certainement d'accroître l'emploi.

M. Richardson: Dans votre mémoire vous indiquez que vos membres font les frais de la guerre des prix que se livrent les lignes aériennes. Vous estimez donc que ces pratiques déloyales existent bien dans ce secteur au Canada aujourd'hui?

M. Chernecki: Il suffit de vérifier auprès des tribunaux.

M. Richardson: J'aimerais que vous m'en parliez. Avez-vous des preuves de pratiques malhonnêtes dans l'industrie à l'heure actuelle?

M. Chernecki: Il suffit de regarder ce qui se passe. Hollis Harris est venu parler aux travailleurs de réductions de 5 p. 100. Une semaine plus tard, il réduit le service dans la zone la plus lucrative, Montréal, Ottawa, Toronto. Il ne s'agit pas là d'itinéraires de luxe, mais bien d'une route très fréquentée par les hommes d'affaires qui se rendent dans l'une ou l'autre de ces villes de façon quotidienne. Pourquoi alors supprimer les liaisons les plus lucratives quand on est en train de perdre des millions de dollars. Je vous pose la question.

Nous avons posé cette question à M. Harris mais nous n'avons pas encore obtenu de réponse. Les familles monoparentales ne peuvent se priver de 5 p. 100 de salaire. Or, c'est ce que veut faire la ligne aérienne. Une semaine après avoir demandé cette réduction des salaires, M. Harris supprime la liaison qui rapporte le plus à sa société. Peut-on parler dans un tel cas de bonne pratique commerciale? Quel est le but d'une telle initiative?

M. Richardson: Je ne vous parle pas de pratiques commerciales, bonnes ou mauvaises. Je voudrais que vous me donniez des preuves de ces prix d'éviction dont vous nous parlez dans votre mémoire.

M. Chernecki: Quel était le but recherché par la direction? Il faudrait peut-être faire preuve d'un peu plus d'imagination.

M. Richardson: Je me demande si votre imagination est utile en cour. Si vous avez des preuves de prix déloyaux, pourriez-vous en faire part au comité.

M. Chernecki: Il est certain. . .

M. Richardson: Nous aimerions le savoir.

M. Chernecki: Je vais répondre à votre question si vous me le permettez.

[Text]

Mr. Richardson: I've allowed you five minutes and you're just circling around at this point. If you've got evidence, please put it before the committee.

Mr. Chernecki: I'm just coming in for a landing here, just give me a minute.

We're arguing today that there's no need for two airlines in this country to lose money the way they're losing it. If you had fair fares regulated on a ceiling-floor approach, you'd have two airlines in the country making money. With respect, sir, that would lead to employment, not unemployment.

Mr. Richardson: Now are you going to get around to answering my question after that little statement of philosophy?

Mr. Chernecki: I think when you see an airline dropping its fares—

Mr. Richardson: Have you evidence of predatory pricing?

Mr. Chernecki: —on a consistent basis, it certainly points to predatory pricing.

Mr. Richardson: Have you any evidence of predatory pricing, and would you like to tell me what that evidence is?

Mr. Chernecki: I just tried to tell you that. I believe I answered the question.

Mr. Richardson: I'm sorry, you didn't answer the question. I'm asking you again. Have you evidence of predatory pricing in the Canadian airline industry, and if you do, would you state it now?

Mr. Chernecki: It certainly appears that there is, yes.

Mr. Richardson: That's all.

• 1830

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson. Ms Langan has indicated she would like two questions. I would ask you to put the questions one after the other, and allow the witnesses to respond. We are overtime and we must get on with the next round of witnesses.

Ms Langan (Mission—Coquitlam): Mr. Chairman, one is related to the airline industry and one to the railway industry. If I could ask one and then the other, it would probably make more sense.

The Chairman: All right, as long as it's understood that you have the latitude of the committee. I know you're not a regular member, and I have not asked the committee if they're prepared to allow this extension.

Ms Langan: My understanding, after all committee members have had their questions. . .

The Chairman: There's no difficulty from the chair's position as long as we deal with it in that manner. You proceed with your question and then the response will be given. Your next question will be then entertained.

Ms Langan: Actually I'm anxious to get into pricing, but since I'm being limited to two questions, when we're talking about the cost of flying, you can go from having enough Aeroplan points to fly, let's use from Vancouver to Ottawa; you

[Translation]

M. Richardson: Je vous ai donné cinq minutes et vous n'avez fait que tourner autour du pot. Si vous avez des preuves, donnez-les nous.

M. Chernecki: Donnez-moi le temps d'atterrir.

Nous prétendons qu'on n'a pas besoin à l'heure actuelle de deux lignes aériennes qui perdent de l'argent comme elles le font. Si l'on réglementait les tarifs en fixant des prix planchers et plafonds, les deux lignes aériennes pourraient être rentables. Cela contribuerait à l'emploi et non au chômage.

M. Richardson: Allez-vous maintenant répondre directement à la question après avoir philosophé?

M. Chernecki: Quand une ligne aérienne baisse tout d'un coup ses tarifs. . .

M. Richardson: Avez-vous des preuves de prix déloyaux?

M. Chernecki: . . . de façon permanente, cela laisse certainement supposer des pratiques déloyales.

M. Richardson: Avez-vous des preuves de ces pratiques déloyales et pourriez-vous nous les donner?

M. Chernecki: C'est précisément ce que j'ai essayé de vous expliquer. Je pense avoir répondu à la question.

M. Richardson: Je regrette, ce n'est pas ce que vous avez fait. Je vous repose la question: avez-vous des preuves de pratiques déloyales de la part des lignes aériennes canadiennes? Si tel est le cas, pourriez-vous nous le dire maintenant?

M. Chernecki: Cela semble certainement être le cas, oui.

M. Richardson: C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Richardson. Mme Langan a indiqué qu'elle voudrait poser deux questions. Je vais vous demander de poser la première d'abord puis l'autre quand le témoin aura répondu. Nous sommes en retard et nous devons passer aux autres témoins.

Mme Langan (Mission—Coquitlam): Monsieur le président, je voudrais poser une question qui porte sur les lignes aériennes et ensuite une autre sur les chemins de fer. Je vais poser une question, et l'autre par la suite, je crois que ce sera plus raisonnable.

Le président: Très bien, pourvu que l'on comprenne que vous bénéficiez de la bonne volonté du comité. Vous n'êtes pas un membre régulier et je n'ai pas demandé au membres du comité s'ils consentaient.

Mme Langan: J'aurais cru comprendre qu'après que les membres du comité auraient posé leurs questions. . .

Le président: La présidence n'y voit aucune objection pourvu que nous procédions de cette façon. Vous posez votre question, le témoin y répond, ensuite vous poserez votre autre question.

Mme Langan: Je suis impatiente d'aborder la question des tarifs. Mais je suis limitée à deux questions. Quand on parle du prix d'un voyage en avion, on peut parler de beaucoup de choses différentes: prenons le cas d'un voyage de Vancouver à Ottawa.

[Texte]

can fly on a seat sale for \$300, or you can fly full fare, \$1800 to \$1900. Then because of deregulation and privatization, on your way through security at the Vancouver airport you can get hit with a \$10 bill flying Vancouver to Ottawa.

So my question is not only about fairness of sitting next to one guy who's paid nothing but points, another who's paid \$300, and another who's paid \$500, while you've paid \$1800, but to walk through that gate and have somebody say now you have to pay an extra \$10 or you don't get on the plane—is that the kind of thing we can anticipate more and more in our airline industries as the result of privatization and deregulation?

Mr. Chernecki: You speak to the privatization of the airports. You're right; it's happening right now in Vancouver. We suspect it will happen in other locations too, where the customer now has to pay a user fee to walk through security. That's only going to curtail travel. We don't know at what point that will stop. Will it be \$10 today, \$20 next year? Is it going to increase significantly to where people will not travel through airlines? Who knows? Certainly it is absolutely wrong. Our union's on record opposing it. We would like to see it stopped.

Ms Langan: It's a form of taxation.

Mr. Chernecki: Exactly.

Ms Langan: About railways, a couple of months ago I was at the CN rail yard in Surrey. I fought my way into the rail yard through the company, but it was after the Brotherhood of Locomotive Engineers alerted me to the belt-pack tests that were taking place.

I'm not sure if you're familiar with the belt-pack testing, but for lack of a better description, it's a belt that people put around their waists. It has controls for a locomotive. Two people go out into the rail yard to shunt cars, nobody is in the locomotive and the shunting is done controlling this enormous engine. I even got to play with it, so I know of which I speak.

A voice: That's scary.

Ms Langan: Yes, right. I always wanted to grow up and be an engineer; now I'm not so sure.

So the shunting is done by two guys on the ground, one on each side of the engine. The plan is, it'll limit it to two people for shunting. From the expertise at the table of those who are familiar with railway yards, do you think (a) this is a safe practice; (b) is it practical to anticipate this will increase to rail yards across the country; and (c) what do we do about it if it's not?

Mr. Horodyski: Ms Langan, I can't say I'm totally familiar with that new approach to the switching operation, but I do know technology has had a major impact on rail; they're getting into robotics, etc. I am aware they're introducing that sort of switching operation.

[Traduction]

On peut se servir de ses points Aéroplan, on peut bénéficier d'un prix spécial de 300\$ ou on peut payer le plein tarif, de 1 800\$ à 1 900\$. À cause de la déréglementation et de la privatisation, il se peut que l'on doive encore payer 10\$ supplémentaires quand on passe par la sécurité à l'aéroport de Vancouver.

Je ne cherche pas simplement à savoir s'il est équitable qu'un voyageur qui a payé le plein tarif de 1 800\$ se retrouve à côté de quelqu'un qui n'a payé que 300\$ ou 500\$. Cependant, quand on se fait imposer 10\$ supplémentaires pour monter dans l'avion, je me demande si c'est le genre de choses auxquelles on peut s'attendre de plus en plus à la suite de la privatisation et de la déréglementation?

M. Chernecki: Vous abordez la question de la privatisation des aéroports. Vous avez tout à fait raison, c'est ce qui se passe à l'heure actuelle à Vancouver. Nous pensons que la même chose va se produire dans d'autres aéroports et que l'on devra acquitter des frais d'utilisateurs avant de pouvoir passer la sécurité. Cela fera certainement diminuer le nombre de voyageurs. Nous ne savons pas non plus si ces frais vont augmenter. S'il s'agit de 10\$ aujourd'hui, devra-t-on s'attendre à 20\$ l'année prochaine? Est-ce que ces frais vont augmenter tellement que les gens ne voudront plus voyager en avion. Qui sait? Une telle tactique est tout à fait déraisonnable. Notre syndicat s'y oppose officiellement. Nous aimerions que l'on mette fin à cette pratique.

Mme Langan: C'est une forme d'imposition.

M. Chernecki: Précisément.

Mme Langan: J'aimerais maintenant passer à la question des chemins de fer. Il y a quelques mois, j'étais au centre de triage du CN à Surrey. J'ai dû me faufiler pour y arriver après que la Fraternité des ingénieurs de locomotives m'ait mis la puce à l'oreille au sujet de tests qui y étaient faits au moyen d'appareils attachés à la ceinture.

En fait il s'agit de ceintures équipées de dispositifs nécessaires à la télédirection des locomotives. Personne n'a besoin de se trouver dans la locomotive en question, il y a simplement deux employés qui se trouvent dans la gare de triage et le triage est fait par télécommande. J'ai pu jouer avec cet équipement et je sais ce dont je parle.

Une voix: C'est effrayant.

Mme Langan: Effectivement. J'ai toujours voulu conduire une locomotive, mais à l'heure actuelle je ne suis plus trop sûre.

Donc, ces deux personnes qui se trouvent des deux côtés de la locomotive effectuent les triages. Il suffit de deux personnes pour faire ce travail. Vous qui vous y connaissez en la matière, estimez-vous qu'il s'agit là d'une façon sécuritaire de procéder et deuxièmement, peut-on s'attendre à ce qu'une telle façon de faire soit généralisée à toutes les gares de triage du Canada? Troisièmement, si un tel procédé n'est pas sûr, que pouvons-nous faire?

M. Horodyski: Madame Langan, je ne connais pas parfaitement cette nouvelle façon de procéder en matière d'aiguillage, mais je sais que la nouvelle technologie, la robotique, joue un rôle extrêmement important dans le domaine ferroviaire. Je sais que l'on commence à utiliser ce genre de procédé dans les opérations d'aiguillage.

[Text]

[Translation]

• 1835

The glamour is gone, and touching back on points I was making about the cuts in inspection, I think when you couple the two together, there's a real concern that we have. We can support technology and new mechanisms and systems, but we'd better not overlook the safety concerns.

Ms Langan: If I might, Mr. Chairman, my biggest concern about the belt-pack operation is that I'm not too tall anyway, but even the tallest guy working in the rail yard can't see over an engine. So we've got a guy on each side and nobody can see except for straight ahead; nobody can see what's happening on either side of that engine when there's nobody in the engine. Nobody could explain it to me there, and I'm still concerned about the safety implications of that.

Mr. Horodyski: Again, I don't have all the detail in my mind to be able to accurately respond, but it raises a concern I have about car men. We used to work in pairs as car inspectors in the yard; that's fast disappearing. First of all they may be alone or without any car inspectors in the yard. The railways are making a lot of advances in reducing their numbers, and obviously that new technology is geared to eliminate workers and reduce costs.

Ms Langan: It will eliminate one worker on each engine.

Mr. Horodyski: Yes.

Ms Langan: Thank you very much.

The Chairman: The elimination or reduction of workers has not reduced Ms Langan's ability to turn two questions into six. Congratulations.

We appreciate your presence before the hearings this evening. Thank you very much for your presentation, and I can assure you that your comments and brief will be taken into serious consideration as we make our report. Thank you.

Mr. Chernecki: Thanks, Mr. Chairman.

• 1838

• 1841

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Welcome, gentlemen. Would you introduce yourselves please. We then look forward to your brief.

Mr. Karl-Heinz Legler (President, Canadian International Freight Forwarders Association): Yes. Good evening, gentlemen. My name is Karl-Heinz Legler. I'm the president of the Canadian International Freight Forwarders Association. The gentleman to my left is Mr. Chris Gillespie, the immediate past president of our association.

Mr. Chairman, I have a little dilemma, insofar that we did not know if, when, and how we would arrive here today. We did not provide you with the usual brief as is the practice. I do, however, have a draft brief here. I'll leave it to your discretion

Pour revenir à ce que j'ai dit au sujet de la réduction du nombre d'inspecteurs, quand on envisage ces deux choses à la fois, cela nous préoccupe vraiment. Nous pouvons appuyer les changements technologiques, les nouveaux mécanismes et systèmes, mais il ne faut certainement pas que cela se fasse aux dépens de la sécurité.

Mme Langan: Monsieur le président, ce qui me préoccupe le plus avec ces ceintures de télécommande—et je ne parle pas de moi, je ne suis pas très grande—c'est que l'employé le plus grand qui se trouve dans la gare de triage ne peut pas voir ce qui se passe devant la locomotive. Ces deux personnes se trouvent de chaque côté de celle-ci mais peuvent voir uniquement ce qui se passe devant elles. Et il n'y a personne dans la locomotive. Personne n'a pu m'expliquer comment cela se faisait, et je ne suis pas rassurée sur la sécurité dans tout cela.

M. Horodyski: Je vous le répète, je n'ai pas tous les détails qui me permettraient de répondre précisément à cette question, mais la sécurité des wagonniers me préoccupe. Auparavant, deux inspecteurs de wagons travaillaient toujours de pair dans la gare de triage. C'est de plus en plus rare. Les wagonniers peuvent se trouver seuls et sans inspecteur de wagons dans la gare de triage. Les chemins de fer sont en train de diminuer de plus en plus leurs effectifs et la nouvelle technologie a précisément pour but d'éliminer des emplois et de réduire les coûts.

Mme Langan: En tout cas une personne par locomotive.

M. Horodyski: Oui.

Mme Langan: Merci.

Le président: Si l'on est en train de réduire les effectifs aux chemins de fer, M^{me} Langan, quant à elle, sait comment faire pour transformer deux questions en six. Je vous en félicite.

Nous remercions les témoins de leur comparution ce soir. Nous vous remercions de votre exposé. Je puis vous assurer que vos commentaires et votre mémoire seront étudiés avec soin lorsque nous rédigerons notre rapport. Merci.

M. Chernecki: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Atkinson): Bienvenue, messieurs. Pourriez-vous vous présenter. Par la suite, nous serons heureux d'entendre votre mémoire.

M. Karl-Heinz Legler (président, Association des transitaires internationaux canadiens): Bien. Bonsoir, mesdames et messieurs. Mon nom est Karl-Heinz Legler, je suis président de l'Association des transitaires internationaux canadiens. La personne à ma gauche est M. Chris Gillespie, président sortant de notre association.

Monsieur le président, je suis aux prises avec un dilemme. Nous ne savions pas quand nous allions arriver ni même si nous pourrions venir aujourd'hui. Nous ne vous avons pas fourni notre mémoire comme cela se fait d'habitude. J'ai cependant

[Texte]

whether we have the draft brief circulated and replaced next week with the final one. There will not be much change in it, however for purely cosmetic reasons I thought I'd make this particular remark and leave it up to you if you feel more comfortable with it. To us it really doesn't matter.

The Vice-Chairman (Atkinson): I think the consensus is we'll take the draft report, Mr. Legler, and go from there.

Mr. Legler: So we even have an original draft that we will give to the chairman.

The Vice-Chairman (Atkinson): Maybe you can summarize your brief, Mr. Legler, then we'll have some questions.

Mr. Legler: Thank you very much, Mr. Chairman. Our brief is less political. We have a couple of small items we'd like to bring to your attention. However, I'd like to start off with giving the step-child of the transportation industry, the freight forwarding industry, a little bit of a profile and an introduction.

The Canadian International Freight Forwarders Association was founded in Montreal in 1948 as an industry association to promote the professional standards of its corporate members, nationally and internationally. The association is recognized as the official representative of the Canadian freight forwarding industry by governmental organizations, authorities, other national and international organizations.

Through its membership in FIATA, the International Federation of Freight Forwarders Associations, CIFFA is represented in the field of transportation in organizations such as the International Chamber of Commerce in Paris, IATA, the International Union of Railways, the Customs Corporation Council, UNCTAD, the Economic Commission for Europe, etc.

The exact definition of a freight forwarder as registered with the United Nations Economic and Social Council as well as the type of services provided by freight forwarders as per the Government of Canada, Department of Regional Expansion's sector profile of the Canadian freight forwarding industry dated February, 1985, are attached to this brief in form of appendices A and B.

The last industry profile prepared by ISTC Canada in 1991 describes the industry as follows:

The Canadian freight forwarding industry currently consists of 280 firms that employ 6,100 people directly involved in forwarding and another 9,000 in ancillary activities. There are 1,000 officers in 170 localities across Canada. Net sales for services rendered for forwarding and ancillary services in 1990 are estimated to be almost \$1.4 billion; 61% were derived from international services and 39% from domestic. The estimated percentage of net sales received from handling shipments via different types of carriers is 30% for ocean, 26% for rail, 26% for air, and 18% for highway moves.

• 1845

The freight forwarding industry comprises companies that arrange transportation and traffic services, including packaging, storage, handling, export credits, insurance documentations and customs clearance for the delivery of goods. The forwarders'

[Traduction]

apporté une ébauche de mémoire. Vous pourrez décider s'il convient de distribuer cette version; nous vous enverrons le mémoire final la semaine prochaine. Il n'y aura pas beaucoup de changements qui seront apportés à celui-ci mais j'ai pensé qu'il était nécessaire de vous signaler ce petit problème. Nous nous en remettons donc à vous.

Le vice-président (M. Atkinson): Nous sommes tous d'accord pour accepter l'ébauche du mémoire, monsieur Legler.

M. Legler: Nous avons un exemplaire de celui-ci que je donnerai au président.

Le vice-président (M. Atkinson): Vous pourriez peut-être résumer votre mémoire, monsieur Legler, après quoi nous passerons aux questions.

M. Legler: Je vous remercie, monsieur le président. Notre mémoire est de nature moins politique que les autres. Nous aimerions attirer votre attention sur quelques questions. D'abord, nous aimerions vous présenter le secteur des transitaires, enfant bâtard du secteur des transports.

L'Association des transitaires internationaux canadiens a été fondée à Montréal en 1948. Il s'agit d'une association industrielle dont le but est de promouvoir les normes professionnelles des sociétés nationales et internationales qui en sont membres. L'association est reconnue comme représentant officiellement du secteur des transitaires par le gouvernement et d'autres organisations nationales et internationales.

Membre de la FIATA, Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés, l'ATIC est représentée dans le domaine des transports au sein d'organisations comme la Chambre internationale de commerce de Paris, l'IATA, l'Union internationale des chemins de fer, le Conseil de coopération douanière, l'UNCTAD, la Commission économique pour l'Europe, etc.

Vous trouverez ci-joint aux annexes A et B la définition exacte de ce qu'est un transitaire conformément à la définition du Conseil économique et social des Nations Unies et la liste des services fournis par les transitaires selon le profil daté de février 85 du ministère de l'Expansion économique régional.

Le dernier profil préparé par ISTC en 1991 décrit notre secteur de la façon suivante:

Le secteur canadien des transitaires regroupe à l'heure actuelle 280 firmes qui emploient 6 100 travailleurs dans le domaine du transit et 9 000 autres dans des activités connexes. Il compte 1 000 agents dans 170 localités du Canada. Le chiffre d'affaires net pour services de transit et services connexes en 1990 est estimé à près de 1,4 milliards de dollars, dont 61 p. 100 des services internationaux et 39 p. 100 des services au Canada même. Le pourcentage estimatif du chiffre d'affaires net provenant de l'expédition de marchandises par les différentes catégories de transporteurs se répartit comme suit: 30 p. 100 transport maritime, 26 p. 100 transport par rail, 26 p. 100 transport aérien et 18 p. 100 transport routier.

Notre secteur comprend des compagnies qui s'occupent du transport et de tous les services connexes, ce qui comprend le conditionnement, l'entreposage, la manutention, la préparation des documents en ce qui concerne les crédits d'exportation et

[Text]

economies of scale in handling a large number of shipping transactions allow them to provide shippers who own the goods with transportation consolidation services that are often less expensive than those the client could arrange directly with transportation carriers.

When a shipper has an insufficient volume of goods to fill a railcar, ocean container or highway vehicle, the forwarder may consolidate these small shipments from several clients into a larger, more economical load. The cost of the resulting full load reduces the cost for small volume shippers. When the shipments arrive at their destination, the forwarder's office or agent provides a "break-bulk service" to unload and deliver the deconsolidated shipments to one or more destinations within a country or region.

Forwarders may be engaged by shippers to provide these services as agents or as transportation intermediaries. As agents, forwarders simply arrange the services for a fee that includes an additional charge to the amount paid out on behalf of the clients. When they arrange transportation services, this charge may be in the form of the price differential between the cost of purchasing transportation services and the amount billed to the clients. As an agent the forwarder is obliged to pay carriers only for the cost of shipping a client's goods.

When acting as a transportation intermediary, the forwarder purchases cargo space on specific routes for a fixed price. The space purchased from a transport carrier is then resold to the shippers. As a principle in the contract with the carrier, the forwarder is obliged to pay the carrier whether or not there is enough cargo available to fill the space bought. In this role, the forwarder is acting essentially as a carrier in contracts with shippers. Companies offering this type of service for ocean transportation in the United States are called non-vessel operating common carriers, or NVOCCs.

As a transportation intermediary the forwarder may also operate as a broker, receiving a percentage of transportation charges or brokerage fees from air, highway or ocean transportation companies for finding clients with goods to be transported.

Canadian freight forwarding services contribute significantly to the international competitiveness of all segments of the Canadian industry. Freight forwarders distribute approximately 15% of Canada's international trade, and exporters depend on them to penetrate new or difficult markets, particularly in developing countries. In fact 14% of the industry's international income is generated by trade with developing countries, which only accounts for 8% of Canada's international trade. The growth of strategic alliances between forwarders and shippers is facilitating the distribution of Canadian goods at the least cost in the optimum time to meet customer service requirements.

Now, Mr. Chairman, we'll come to the comments and concerns. We wish to thank the committee first of all for giving us the opportunity to present our industry's comments and concerns on the report of the National Transportation Act Review Commission, 1993. After careful review, we would like to address the following points of the report.

[Translation]

l'assurance ainsi que le dédouanement en vue de la livraison des marchandises. Les économies d'échelle que peuvent réaliser les transitaires qui s'occupent d'un grand nombre de transactions leur permettent d'offrir aux expéditeurs des services de groupage qui sont souvent moins coûteux que ceux que le client pourrait organiser lui-même directement avec les transporteurs.

Quand un expéditeur veut expédier un volume qui ne remplit pas un wagon de chemin de fer ou encore un conteneur maritime ou routier, le transitaire regroupe ce produit avec ceux de plusieurs autres clients, ce qui est beaucoup plus économique pour les expéditeurs à faible volume. Le bureau ou l'agent du transitaire sépare les lots à destination et livre chaque envoi à une ou plusieurs destinations du pays ou d'une région.

Les transitaires peuvent agir pour le compte des expéditeurs en tant qu'agents ou intermédiaires. En tant qu'agents, ils organisent simplement les services contre rétribution incluant un montant supplémentaire au montant payé au nom du client. Il s'agit parfois de la différence de prix entre le coût des services de transport et le montant facturé au client. En tant qu'agent, le transitaire ne paie le transporteur que pour le coût d'expédition des marchandises du client.

Le transitaire peut également agir comme intermédiaire; il achète alors des blocs de capacité sur certaines routes et à un prix fixe. Cet espace qu'il achète à un transporteur est ensuite revendu aux expéditeurs. Le contrat que conclut le transitaire avec le transporteur porte sur l'espace réservé et non sur la quantité de marchandises à transporter. Dans ce rôle, le transitaire agit essentiellement comme transporteur responsable des contrats qu'il signe avec les expéditeurs. Les compagnies qui offrent ce genre de service pour le transport maritime aux États-Unis sont considérées comme des transporteurs non maritimes.

En tant qu'intermédiaire, le transitaire peut également agir comme courtier: il reçoit un pourcentage des frais de transport ou de courtage des compagnies de transport aérien, routier ou maritime pour lesquelles il trouve des clients.

Les transitaires canadiens contribuent de façon importante à la compétitivité sur les marchés internationaux de tous les secteurs de l'industrie canadienne. Ils acheminent environ 15 p. 100 du commerce international canadien et les exportateurs dépendent de ces transitaires pour pénétrer les marchés nouveaux et difficiles, particulièrement dans les pays en voie de développement. En fait, 14 p. 100 du revenu international de tout le secteur des transports provient du commerce avec les pays en voie de développement qui représente seulement 8 p. 100 de notre commerce international. La croissance des alliances stratégiques entre transitaires et expéditeurs facilite la distribution des produits canadiens au coût le moins élevé dans un temps record et selon les exigences des clients.

Maintenant, monsieur le président, nous passerons aux commentaires et nous vous ferons part de nos préoccupations. Nous tenons à remercier le comité de nous avoir donné la possibilité de donner notre point de vue sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux rendu public en 1993. Après avoir étudié soigneusement ce rapport, nous faisons les remarques suivantes.

[Texte]

First, in volume 1, annex D, under "other proposals for consideration, part VIII, Shipping Conference Exemption Act, 1987" and I quote SCEA: "Non-vessel operating carriers should be required to file their tariffs with the agency". We are unclear as to the origin of this proposal, but it would appear to serve no useful purpose unless the Shipping Conference Act was to be extended to include non-conference carriers.

• 1850

As we understand, SCEA was established as a framework within which shipping cartels could operate in Canada. Since neither NVOCCs nor non-conference carriers exist as cartels, they should hardly be included in this legislation. As the majority, if not all, Canadian NVOCCs are Canadian international freight forwarding companies, this of course is of serious concern to us.

As another item, volume one of *Intermodal Transport*, page 108, states:

International transport involves the moving of unitized freight, using two or more modes of transportation in a continuous operation but under a single Bill of Lading or Waybill.

The Canadian international freight forwarder as well as the freight forwarding industry worldwide are recognized as being among the leading proponents of intermodal transport. In fact they can claim to have invented the concept even before the onset of containerization, which was the catalyst for intermodal transport as we know it today. Consequently, we are fully in support of recommendation 14, and would only humbly suggest that it be expanded to acknowledge the role of the Canadian international freight forwarder.

Quoting once more from the industry profile 1991 on freight forwarding:

Canadian freight forwarders are major users of ocean transportation services. Although there are no exact figures, surveys of shippers estimate that as much as 60 percent of liner cargo entering or leaving Canada is assigned to forwarders by shippers. The value of ocean freight services bought by individual forwarding companies ranges from \$500,000 to \$100 million per year. The average purchase per company is in the range of \$10 million to \$20 million per year. Considering the large volume of ocean freight handled by the industry, forwarders can play a significant role in promoting open competition in the international ocean liner trade.

Since a significant amount of these volumes are handled as intermodal shipments with the international freight forwarder issuing a multimodal transport contract of carriage, or bill of lading, it may well be time that government recognized the freight forwarding industry and its contribution to the transportation service chain and subsequently to the effectiveness of Canada's international trade efforts.

[Traduction]

Tout d'abord, on peut lire au volume 1, annexe D, sous la rubrique «autres propositions à examiner», Partie VIII, Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, ce qui suit. Je cite la rubrique LCM: «Les transporteurs non maritimes devraient être tenus de déposer leurs tarifs auprès de l'Office». Nous ne comprenons pas très bien ce qui a poussé les auteurs du rapport à faire une telle proposition car celle-ci ne nous semble pas utile, à moins que la portée de la Loi sur les conférences maritimes ne soit élargie pour inclure les transporteurs n'appartenant pas aux conférences maritimes.

Nous croyons comprendre que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes a été conçue pour permettre aux cartels de transporteurs maritimes de fonctionner au Canada. Comme ni les transporteurs non maritimes ni les transporteurs hors conférence n'existent en tant que cartels, il est difficile de voir pourquoi ils devraient être inclus dans cette loi. Comme la majorité des transporteurs non maritimes canadiens, sinon tous, sont des transitaires internationaux canadiens, la situation nous préoccupe au plus haut point.

De même, le volume I, sous *Le transport intermodal*, page 118, indique ce qui suit:

Le transport intermodal consiste à acheminer une marchandise au moyen de deux ou plusieurs modes en une opération continue donnant lieu à un seul connaissance ou bordereau de chargement.

Il se trouve que les transitaires internationaux canadiens, au même titre que l'industrie mondiale du transit, sont reconnus comme des chefs de file dans le domaine du transport intermodal. Ils prétendent même avoir inventé le concept avant l'avènement de la conteneurisation, qui a été le catalyseur du transport intermodal tel que nous le connaissons aujourd'hui. Nous appuyons donc fermement la recommandation 14, en suggérant humblement son élargissement de façon à reconnaître le rôle des transitaires internationaux canadiens.

Le profil des transitaires de 1991 dit également ceci:

Les transitaires canadiens sont les principaux usagers des services de transport océanique. Il n'y a pas de chiffres exacts à ce sujet, mais selon les sondages auprès des transporteurs maritimes, jusqu'à 60 p. 100 des marchandises qui entrent au Canada par navires de ligne sont confiées à des transitaires. La valeur des services de transport océanique des marchandises achetées par les transitaires individuels peut varier entre 500 000\$ et 100 millions de dollars par année. L'achat moyen par société est de l'ordre de 10 à 20 millions de dollars par année. Compte tenu du volume considérable de fret océanique qui passe par les transitaires, ceux-ci peuvent jouer un rôle important pour ce qui est de promouvoir la libre concurrence au niveau du transport océanique international.

Comme une part importante de ces volumes est expédiée de façon intermodale, les transitaires internationaux établissant le connaissance ou le bordereau de chargement, il est temps que le gouvernement reconnaisse l'industrie du transit, sa contribution à la chaîne des services de transport, et donc à l'efficacité de l'effort commercial international du Canada.

[Text]

Our association constantly strives to update its standards of professionalism as part of its self-regulatory efforts to provide the Canadian marketplace with high-quality international transportation services.

We are hopeful our comments will be given due consideration and we would like to thank the committee for any assistance it can extend to our industry, its associations and the efforts of its members.

Mr. Keyes: Gentlemen, thank you very much for your brief. It's always very difficult receiving a brief that is as thorough as this and as detailed as this just moments before you come forward. Sometimes it doesn't get the full examination that I think it should. You're not alone. There have been other presentations to us today that have been in the same boat—excuse the pun.

You went through quite some detail on page 7 about how Canadian freight forwarders are major users of ocean transportation services. Either I was concentrating on another page and missed it or it wasn't in here. How much rail do you use?

Mr. Legler: Rail is earlier on. It's 26%.

Mr. Keyes: As opposed to 60% on ships.

Mr. Legler: Yes. You have to see the different intermodal services a freight forwarder provides.

Mr. Keyes: Yours would be multimodal.

Mr. Legler: The 26% would be referring to revenues. For the 60% we're talking about volumes booked on ships, one particular modal sector.

• 1855

Mr. Keyes: Say I'm an importer of goods from abroad and I've decided that I want a half cartonful of goods to be brought to my location in Hamilton. That will piggyback—stop me anywhere here if I'm wrong—onto a shipment by XYZ which has 10 cartons.

Mr. Legler: Absolutely. You talk industrial projects where you ship 40,000 tonnes or 10,000 tonne lots, or you may have a single parcel like a Fed-Ex.

Mr. Keyes: Right. So I'm going to piggyback the big order. You figure out that it's coming in via ship and then it's off-loaded and put onto a rail car, so you price out that whole intermodal, multimodal—

Mr. Legler: Intermodal, door to door, origin to destination.

Mr. Keyes: Fascinating.

Mr. Legler: If I may just add to your question, this is why we are not seen, for example, as a transportation service or a carrier or a transportation service provider within the NTA within the act, because we cover everything. We are not identified as something visible. Sometimes we consider ourselves the architects of transport, but that's a little bit new here.

Mr. Keyes: Altruistic.

[Translation]

Notre association essaie de revoir constamment ses normes de professionnalisme dans le cadre de son effort de déréglementation et cela en vue d'offrir au marché canadien des services de transport international de la plus haute qualité.

Nous espérons que nos observations seront prises en considération et nous remercions le comité du soutien qu'il pourra apporter à notre industrie, à ses associations et à l'effort de ses membres.

M. Keyes: Merci beaucoup de votre mémoire, messieurs. Il est toujours difficile de recevoir un mémoire aussi bien préparé et aussi détaillé seulement quelques minutes à l'avance. Il arrive que certains mémoires ne reçoivent pas toute l'attention qu'ils méritent. Vous n'êtes sûrement pas les seuls à qui la chose arrive. Plusieurs autres témoins se sont retrouvés dans le même bateau aujourd'hui—excusez le jeu de mots.

À la page 7 de votre mémoire, vous vous appliquez à démontrer que les transitaires canadiens sont des usagers très importants des services de transport océanique. Vous l'indiquez peut-être ailleurs. Je l'ai peut-être raté. Dans quelle mesure utilisez-vous le transport ferroviaire?

M. Legler: Nous le mentionnons avant. C'est 26 p. 100.

M. Keyes: Par rapport à 60 p. 100 pour le transport maritime.

M. Legler: Oui. Il faut tenir compte du fait que le transitaire fait appel à plusieurs services de transport intermodal.

M. Keyes: Vous utilisez le transport multimodal.

M. Legler: Il s'agit de 26 p. 100 du chiffre d'affaires. Dans le cas des 60 p. 100, il s'agit des volumes transportés par navire seulement.

M. Keyes: Supposons que je sois importateur et que je désire recevoir la moitié d'une caisse de certaines marchandises à mon entreprise à Hamilton. Ma demi-caisse serait groupée... si je me trompe... à avec un envoi de dix caisses destinées à quelqu'un d'autre.

M. Legler: Exactement. Les envois industriels peuvent se faire en lots de 40 000 ou 10 000 tonnes; ou encore il peut s'agir d'un colis de Fed-Ex.

M. Keyes: Très bien. Mon envoi est donc groupé avec un autre plus gros. Il vient par navire, est déchargé et mis à bord d'un wagon de chemin de fer; vous établissez le prix en tenant compte du fait que le transit s'effectue en utilisant plusieurs modes...

M. Legler: C'est le transport intermodal, de porte à porte, du point de départ au point d'arrivée.

M. Keyes: C'est fascinant.

M. Legler: J'aimerais ajouter ceci, si vous le permettez. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas considérés comme un service de transport, un transporteur, un fournisseur de services de transport, au sens de la Loi sur les transports nationaux. Nous prenons toutes les dispositions, mais nous ne sommes pas visibles. Nous nous décrivons parfois comme des architectes en matière de transport, mais c'est une façon de voir les choses qui n'est pas encore très répandue ici.

M. Keyes: Altruiste.

[Texte]

Mr. Legler: Yet it's being used by FIATA in Switzerland in the international association as the description of our trade.

Mr. Keyes: By the look of it, you've had a pretty thorough review of the NTA Review Commission report. It has a direction toward a deregulated industry. It screams deregulation. Would that be a benefit or a detriment to your company if CN were privatized? Have you examined any of the aspects—

Mr. Legler: It really is a question, I think, that has to depend on what type of mode of transportation we are discussing. With regard to rail, it would not be of detriment to us as the freight forwarding industry nor to the shipper. The Canadian shipper, due to deregulation, has enjoyed a tremendous competitive advantage over the last years, very much to the detriment of carriers per se, regardless of mode. Deregulation has caused carriers to cut corners and costs, and maybe not give the type of service that we in the past were able to provide.

You have a two-sided situation. You have a better price, but on the other side you may not get, as a shipper, importer, exporter, or whatever you want to call it, the service you may require. There are benefits; there are pluses and minuses. As far as the real problems are concerned, I'm sure that for each individual mode—be it rail, be it air... Air carriers, unions, ocean carriers or shipping federations have made their points very well known on these individual problems, and we cannot as freight forwarders speak for all of them.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentation today. I apologize if I cover some of the same ground, but I have to admit that I was occupied elsewhere while you were responding to Mr. Keyes. If that's the case, then just say we've already dealt with that and I'll move on to my next question and then I'll catch you on the re-runs.

Has there been a modal shift in your operations since the NTA came into force?

Mr. Legler: I'm not quite sure.

Mr. Angus: It had little impact then.

Mr. Christopher Gillespie (Director of the National Board of Directors, Canadian International Freight Forwarders Association Inc.): Virtually none.

Mr. Angus: Have freight forwarders per se used any of the tools in the National Transportation Act or threatened to use some of the tools to get a better rate from railways?

Mr. Gillespie: We're not that active with the railroads from the standpoint of negotiating directly with them. Most of the rail reference in the government report dealt with what we consider domestic freight forwarders as opposed to international freight forwarders. Our association represents international freight forwarders. So really, the impact of the rail and the legislation on the railway hasn't had much effect on our industry.

[Traduction]

M. Legler: C'est ainsi que la FIATA en Suisse, l'association internationale, décrit la profession.

M. Keyes: Vous semblez avoir procédé à un examen en profondeur du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Il tend de façon générale à la déréglementation de l'industrie. Il l'appelle de ses vœux. Votre société souffrirait-elle de la privatisation du CN ou en bénéficierait-elle? Avez-vous examiné cet aspect de la question. . .

M. Legler: Tout dépend du mode de transport en cause. En ce qui concerne le rail, la déréglementation ne nous nuit pas en tant que transitaire ou expéditeur. Grâce à la déréglementation, les expéditeurs canadiens ont pu jouir d'un avantage concurrentiel immense au cours des dernières années, au plus grand dam des transporteurs, quel que soit le mode. La déréglementation a forcé les transporteurs à couper les angles et les coûts. Il s'en suit qu'ils n'offrent peut-être plus le même service qu'auparavant.

C'est un couteau à deux tranchants. Le prix est peut-être plus avantageux, mais l'expéditeur, l'importateur, l'exportateur, l'utilisateur du service ne réussit peut-être pas à obtenir tout ce qu'il désire. La situation comporte des avantages et des inconvénients. En ce qui concerne les problèmes réels, je suis sûr que tous les modes... qu'il s'agisse du rail, du transport aérien... les transporteurs aériens, les syndicats, les transporteurs maritimes, les fédérations ont décrit les problèmes de leur point de vue. En tant que transitaires, nous ne pouvons pas parler en leur nom à tous.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre exposé. Je m'excuse si je reviens sur des questions qui ont déjà été posées; mon attention a été retenue ailleurs pendant que vous répondiez à M. Keyes. Si je reviens sur des points qui ont déjà été abordés, vous n'avez qu'à me le faire savoir. Je passerai à autre chose et je regarderai la reprise.

Y a-t-il eu un changement dans votre utilisation des modes depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports nationaux?

M. Legler: Je n'en suis pas sûr.

M. Angus: Son impact a donc dû être négligeable.

M. Christopher Gillespie (directeur, Conseil d'administration national, Association des transitaires internationaux canadiens Inc.): Il n'y en a presque pas eu.

M. Angus: Les transitaires comme tels ont-ils utilisé ou menacé d'utiliser les mécanismes prévus dans la Loi sur les transports nationaux pour obtenir de meilleurs tarifs des chemins de fer?

M. Gillespie: Nos rapports avec les chemins de fer n'incluent pas la négociation directe. Presque tout ce qui a trait au rail dans le rapport du gouvernement vise les transitaires intérieurs par opposition aux transitaires internationaux. Notre association représente les seconds. Les dispositions de la loi relatives au transport ferroviaire n'ont donc pas eu grand impact sur notre industrie.

[Text]

[Translation]

• 1900

Mr. Angus: A final question then. The NTA Review Commission report recommends basically the unilateral end to SCEA, the Shipping Conferences Exemption Act, at such time as the United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn. Does your association support the elimination of the Shipping Conferences Exemption Act?

Mr. Gillespie: Are you going to give that one to me, Karl? All my friends are going to shoot at me. I should try to be political with this one, but I don't have that experience.

I don't think we do. I have a lot of shipper friends who would really take umbrage with that statement, because they are very strongly in favour of getting rid of SCEA. I think we have to be a little more realistic and see the marketplace we're working within.

I don't think we can set ourselves up uniquely in the world, contrary to every other nation that allows conferences to exist, especially just to the south of us. I think in the act the indication was that should the Americans ever decide to do so then we would probably do the same. In a case like that, I'd say okay, we open the door to it, let's go ahead. Otherwise, I don't think we can act unilaterally.

Mr. Angus: In terms of a combined decision, whether the United States takes the lead and we follow suit, is it your belief that the world would be better off without shipping conferences? Do they serve a very useful purpose in ensuring a reasonable level of stability in international movements of commodities?

Mr. Gillespie: I think within the current marketplace and the manner in which they are becoming far more responsive to the requirements and demands of the shipper and receiver alike, there's a happy medium to be reached. I think conferences left alone to run roughshod over the shipper or receiver is not a good idea. By the same token, if they can bring themselves into line and provide that necessary service. . .

I think a lot of people are very concerned about what would happen in a fully deregulated marine mode completely eliminating SCEA. What would happen? Would what people have been suggesting might happen, happen? There's always going to be a carrier who will go into a marketplace if the freight is there. There's no question of that. I've seen it in all my years in the business. So has Karl. You're never going to have a marketplace abandoned. But will the consistency of that service be sufficient to meet the just-in-time demands of the global marketplace that people are looking for nowadays? I don't know, and I can't say. I don't think anybody really could.

Mr. Angus: Of course the one thing we can say, and this is based on testimony from some of the conferences before us, is that having a conference doesn't guarantee profitability of that conference or the members of it.

Mr. Gillespie: Absolutely not. That's very true.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you. I appreciate your comments.

Mr. Gillespie: You're welcome.

The Vice-Chairman (Atkinson): Gentlemen, thank you very much. Thank you for your brief. If you are going to make some amendments to it, we certainly look forward to receiving it. Thank you very much for being in front of us tonight.

M. Angus: Une dernière question. Le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux recommande essentiellement l'abrogation unilatérale de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, parallèlement au retrait de l'immunité anti-trust pour les conférences maritimes aux États-Unis. Votre association accepterait-elle la disparition de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes?

M. Gillespie: Vous allez me laisser répondre à cette question, Karl? Mes amis vont m'en vouloir. Je devrais essayer de faire preuve de sens politique, mais je n'ai pas l'expérience.

Nous ne favorisons pas tellement une telle décision. J'ai des amis dans l'industrie qui me reprocheront cette prise de position, parce qu'ils appuient fermement l'abrogation de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Nous devons cependant être un peu plus réalistes et voir comment notre marché fonctionne.

Nous ne pouvons pas faire abstraction de ce qui se passe ailleurs dans le monde. Toutes les autres nations permettent les conférences, en particulier celle qui se trouve au Sud. Je pense qu'il est prévu dans la loi que si les Américains décident de ne plus permettre les conférences nous ferons comme eux. Dans de telles circonstances, je serais d'accord. Je ne pense pas cependant que nous devrions agir de façon unilatérale.

M. Angus: S'il y avait une action concertée des deux pays, que l'initiative vienne de nous ou des États-Unis, la disparition des conférences maritimes aurait-elle un effet bénéfique? Les conférences maritimes assurent-elles un degré raisonnable de stabilité dans le transport international des marchandises?

M. Gillespie: Étant donné la façon dont le marché fonctionne actuellement et l'empressement des conférences maritimes à répondre aux besoins des expéditeurs et des clients, elles constituent un heureux compromis. Laisseries à elles-mêmes, pour qu'elles puissent agir de n'importe quelle façon avec les expéditeurs et les clients, elles risquent de devenir un problème. Si elles peuvent se discipliner et fournir les services nécessaires. . .

D'aucuns s'interrogent sur l'impact que pourrait avoir un mode maritime complètement déréglementé avec la disparition de la Loi dérogatoire sur la conférence maritime. Leurs craintes pourraient-elles se réaliser? Il est certain que tant qu'il y aura des marchandises à transporter, il y aura des transporteurs. Je l'ai constaté au cours de mes années dans l'industrie. Karl, de même. On ne refuse jamais un client. Cependant, le service sera-t-il un service qui respecte les délais imposés par le marché mondial tel qu'il existe actuellement? Je ne suis pas en mesure de le dire. Je ne pense pas que quiconque le soit.

M. Angus: Nous pouvons certainement affirmer, sur la foi de certains témoignages des conférences ici, qu'elles ne sont pas une garantie de rentabilité pour elles-mêmes ou pour leurs membres.

M. Gillespie: C'est très vrai.

M. Angus: Je vous remercie de vos réponses, messieurs.

M. Gillespie: De rien.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup, messieurs. Merci de votre mémoire. Nous recevrons avec plaisir la version révisée de votre mémoire. Merci de votre participation aux travaux de notre comité.

[Texte]

Our next witnesses are from the Canadian Shippers' Council. Welcome, gentlemen. We apologize for being a little late. With the vote, we got thrown off a bit. We look forward to your presentation. Please introduce yourself, and then present your brief.

Mr. James D. Moore (Vice-Chairman, Canadian Shippers' Council): Thank you very much, Mr. Chairman. My name is Jim Moore. I'm the Vice-Chairman of the Canadian Shippers' Council and in another capacity work for the Canadian Exporters' Association.

Pierre Racine, one of my directors at the council, is President of the *Conseil régional des transports de l'Est du Québec*. Walter Mueller is the Secretary of the Canadian Shippers' Council.

• 1905

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much. Welcome, and we look forward to your submission.

Mr. Moore: First of all, I'd like to say a word or two about the Shippers' Council. Our organization comprises leading national and regional trade associations and also companies who collectively account for the majority of Canada's international trade, in particular exports.

On the horizontal side our membership includes groups such as the Canadian Industrial Transportation League, the Canadian Manufacturers' Association, the Canadian Exporters' Association. On the vertical side it includes groups such as the Canadian Mining Association, the Canadian Chemical Producers' Association. We also have some regional groups, such as Pierre's organization in eastern Quebec, the Atlantic Provinces Transportation Commission, the B.C. Council of Forest Industries, and so on.

The council has been designated by the Minister of Transport under the Shipping Conferences Exemption Act, which is the principal piece of the "Freedom to Move" legislation for which the council is responsible. Basically we were designated to try to provide a counterweight, in representing shipper interests, to the powers that are inherent in the conference cartel system. We haven't been particularly successful over the years because under the existing legislation it's pretty hard to provide an effective counterweight to the conferences.

It therefore probably won't surprise the committee to know that the council strongly supports the NTA Review Commission's recommendation to appeal the Shipping Conferences Exemption Act, although I should add that the majority of our members do not believe there should be any linkage with the withdrawal of U.S. anti-trust immunity for shipping conferences. In the United States the reasons to maintain this immunity are different from those in Canada. For example, they have a national flag, which is maintained at considerable cost to the public purse, largely for strategic reasons, which are not applicable in Canada.

Canada's national interests are those of a major exporting and trading nation. The council contends that export interests, and in particular Canadian interests, should be paramount. We believe it's inappropriate that Canadian interests should be

[Traduction]

Nos témoins suivants sont du *Canadian Shippers' Council*. Bienvenue, messieurs. Nous nous excusons du léger retard. Le vote a quelque peu modifié notre horaire. Nous sommes maintenant prêts à vous entendre. Si vous voulez bien vous présenter et y aller de votre mémoire.

M. James D. Moore (vice-président, Canadian Shippers' Council): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis Jim Moore. Je suis vice-président du *Canadian Shippers' Council* et je joue un autre rôle auprès de l'Association des exportateurs canadiens.

Pierre Racine, un des directeurs du conseil, est président du Conseil régional des transports de l'Est du Québec. Walter Muller est secrétaire du *Canadian Shippers' Council*.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup. Bienvenue. Nous avons hâte de vous entendre.

M. Moore: J'aimerais d'abord dire quelques mots au sujet du *Shippers' Council*. Notre organisme regroupe les principales associations professionnelles nationales et régionales, de même que les sociétés qui collectivement comptent pour la plus grande part du commerce international du Canada, surtout des exportations.

Sur le plan horizontal, nous avons des groupes comme la Ligue canadienne de transport industriel, l'Association des manufacturiers canadiens et l'Association des exportateurs canadiens. Sur le plan vertical, nos membres incluent la *Canadian Mining Association* et l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Nous comptons également dans nos rangs des groupes régionaux, comme le groupe de Pierre dans l'est du Québec, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, le *B.C. Council of Forest Industries* et bien d'autres encore.

Le conseil a été désigné par le ministre des transports en vertu de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes; c'est l'élément principal découlant du rapport «Allez sans entraves» dont le conseil est chargé. Essentiellement, nous devons agir comme contrepoids, défendre les intérêts des expéditeurs, face aux pouvoirs que confère le système de cartels des conférences. Nous n'avons pas tellement eu de succès à ce titre au fil des ans, la loi actuelle ne nous permettant pas d'intervenir de façon efficace.

Le comité ne sera donc pas surpris d'apprendre que le conseil appuie fermement la recommandation de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux visant à abroger la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, même si la majorité de ses membres ne croient pas qu'il devrait nécessairement y avoir comme condition le retrait de l'immunité anti-trust pour les conférences maritimes aux États-Unis. Les raisons de maintenir l'immunité sont différentes aux États-Unis. Ce pays a une flotte battant pavillon national, par exemple, qu'il maintient à grands frais, essentiellement pour des raisons stratégiques. Le Canada n'est pas dans cette situation.

Les intérêts nationaux du Canada correspondent aux intérêts des grandes nations exportatrices et commerçantes. Le conseil fait valoir que ces intérêts sont primordiaux. Nous estimons que les intérêts du Canada ne doivent pas être

[Text]

subordinated to U.S. interests, and that failing immediate abolition of the Shipping Conferences Exemption Act, the legislation should have a sunset clause attached of a maximum of three years, we would suggest, following which time anti-trust immunity for conferences in Canada should be abolished.

The present Shipping Conferences Exemption Act legislation just hasn't worked in the interest of Canadian exporters and importers. The conference system is an antiquated anomaly, which permits anti-competitive forces to exploit their position at the cost of Canadian exports. Under the conference system shippers are asked to pay freight rates that are essentially geared to the cost of the least efficient member of a conference. The conference system also has a costly administrative burden, not only internally, but externally because of its filing requirements with the National Transportation Agency. It's all to very little purpose other than to stifle competition.

We would like to see the Shipping Conferences Exemption Act abolished now. However, since the act may be with us for a little bit longer, we would, as I say, recommend that a sunset clause be attached, but that there be some changes to the present legislation, at least on an interim basis until the act expires.

• 1910

We'd like to see quite a number of adjustments to the present system, but we'll keep to the three most important ones, which shippers feel are absolutely essential. The first is confidential service contracts. We believe it's very important that they be available. The second is that there is a need for a satisfactory dispute settlement mechanism. The third one is that we believe that since the act was last put in place in 1987, we've seen the development of major agreements on both the Atlantic and the Pacific that have involved both conferences and the so-called independent lines. The act needs to be amended to take into account those kinds of arrangements, which effectively kill non-conference competition in the Atlantic and in the Pacific.

Elaborating a little bit on those points, we believe shippers must be given the ability to negotiate confidential service contracts with individual carriers of their choice. Shippers would then be able to deal directly with those carriers that are best suited to provide the services they need. We know of no other field in which business cannot negotiate directly with the companies they choose to place their business with on terms, conditions and price. Indeed, the deregulation in other modes of transport enacted in 1987 has proven to be most successful from the shippers' perspective and also in large measure from the carriers' perspective. Contracting between individual carriers and shippers is normal in all other transportation modes, and we believe it should be equally true in marine transportation. Exporters need to be able to negotiate confidential service contracts with individual carriers.

[Translation]

subordonnés à ceux des États-Unis. Si la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'est pas abrogée immédiatement, elle doit au moins être assortie d'une clause de temporisation de trois ans au maximum, à notre avis. À la fin de cette période, il ne doit plus y avoir d'immunité anti-trust pour les conférences maritimes au Canada.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes actuelle n'a pas servi les intérêts des exportateurs et des importateurs canadiens. Le système des conférences est devenu une anomalie désuète, permettant aux forces anti-concurrentielles d'exploiter leurs positions au détriment des exportations canadiennes. Avec le système des conférences, les expéditeurs doivent payer des tarifs marchandises établis essentiellement selon les coûts subis par les membres les moins efficaces des conférences. Le système des conférences impose également des coûts administratifs très lourds, non seulement sur le plan interne, mais également sur le plan externe, en raison de tous les rapports que les conférences doivent déposer auprès de l'Office national des transports. Et tout cet effort n'a finalement d'autre but que de limiter la concurrence.

Nous souhaitons l'abrogation rapide de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Cependant, si nous devons composer avec cette loi pendant un certain temps encore, nous recommandons qu'elle soit au moins assortie d'une clause de temporisation, comme nous l'avons indiqué, et qu'elle soit modifiée en attendant son abrogation.

Nous préconisons un certain nombre de rajustements au système actuel, mais nous voulons nous concentrer sur trois surtout, que nous jugeons particulièrement importants en tant qu'expéditeurs. D'abord, nous pensons que les contrats confidentiels doivent continuer d'être possibles. C'est essentiel pour nous. Ensuite, il doit y avoir un mécanisme satisfaisant de règlement des différends. Enfin, depuis l'adoption de la loi en 1987, il y a eu des ententes majeures tant pour l'Atlantique que pour le Pacifique entre les conférences et les prétendues lignes indépendantes. La loi doit être modifiée de façon à tenir compte de ces ententes, qui à toute fin pratique mettent fin à la concurrence hors conférence tant dans l'Atlantique que dans le Pacifique.

Je développe un peu chacun de ces points, si vous me le permettez. Nous croyons que les expéditeurs doivent avoir la possibilité de négocier des contrats confidentiels avec les transporteurs individuels de leur choix. Ce n'est que de cette façon que les expéditeurs peuvent traiter directement avec les transporteurs qui sont les mieux placés pour répondre à leurs besoins. À notre connaissance, il n'y a pas d'autres secteurs qui soient empêchés de négocier directement les conditions pécuniaires et autres. La déréglementation survenue en 1987 dans d'autres modes de transport s'est justement révélée un succès du point de vue des expéditeurs et même, dans une large mesure, du point de vue des transporteurs. La conclusion de contrats entre transporteurs et expéditeurs individuels est considérée comme normale dans tous les autres modes de transport. Nous pensons qu'il devrait en être de même dans le transport maritime. Les exportateurs doivent pouvoir négocier des contrats confidentiels avec les transporteurs de leur choix.

[Texte]

I notice that in annex D of the NTA Review Commission's report there is the recommendation that the whole question of independent action on service contracts being permitted is something that should be looked at. We would agree most wholeheartedly, if we're going to preserve the act at least on an interim basis.

The second area for change we would want to see is this area of dispute resolution. There is a need for a mechanism that is straightforward, simple and economical, and which renders decisions on a timely basis; that is, before business is irretrievably lost. When one is asked to quote on an export contract, one does not have six months to get into a dispute with a conference and then go through a dispute settlement process. The business is lost in two weeks, possibly less. The lack of access to a workable dispute resolution mechanism affords a significant and tangible benefit to conferences who believe that they are unlikely to be seriously challenged unless the law is changed in this regard.

Our experience under the existing mechanisms—and there are several in the present act—has been a very frustrating one. In recent months the council has tested the present act. In one case, formal mediation turned out to be an exercise in futility for both sides. In another case, a formal complaint under section 35 of the Transportation Act is now in the hands of the NTA for investigation and ruling. All that can be said at this time is that the administrative nightmare the council office has faced in this encounter is such that it is difficult to imagine that any shipper, no matter what size, would ever make use of the dispute resolution provisions in the act.

• 1915

The third area we would like to see changes in if the act is to be continued for a further three years is amendments that would modify the act so as to preclude from anti-trust immunity so-called rate stabilization agreements, or any form of agreement between conferences and non-conference carriers, or even between conferences who are competing with one another. Because of geographic locations, that can happen. Since SCEA was put into place, the so-called stabilization agreements, sometimes referred to as super-conferences, have been formed on both the Pacific and the Atlantic Oceans.

I should mention that in the case of the Atlantic the agreement is actually between the European trades with the U.S. east coast, not directly with Canada. Nevertheless, we're very strongly affected by it because of the spill-over effect and common carriers servicing both trades. The basic purpose of these agreements is to limit capacity and push up freight rates. This form of collusion between conferences and so-called independent lines removes or seriously erodes the main pro-competitive feature in liner shipping, the access independent lines have to the business.

In conclusion, the council supports the NTA Review Commission's recommendation 29 to abolish SCEA, but would request a sunset clause so Canadian exporters and importers are not held hostage to conferences beyond a three-year period.

[Traduction]

L'annexe D du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux contient une recommandation visant à ce que toute la question de la possibilité de l'action indépendante à l'égard de contrats d'exclusivité limitée soit considérée. Nous appuyons fermement cette recommandation, si la loi doit être maintenue provisoirement.

Nous souhaitons également des modifications au niveau du règlement des différends. Le mécanisme choisi doit être direct, simple et économique, il doit permettre de prendre des décisions en temps opportun, c'est-à-dire avant que les marchés ne soient irrémédiablement perdus. Lorsqu'un exportateur doit présenter une soumission, il ne peut pas se permettre un différend qui dure six mois avec une conférence et un recours à un long processus de règlement. L'affaire est perdue au bout de deux semaines, peut-être plus rapidement. L'absence d'un mécanisme de règlement des différends qui fonctionne vraiment est un avantage important et tangible pour les conférences qui ne se sentent pas sérieusement menacées dans le contexte actuel.

Nous avons éprouvé beaucoup de frustration avec les mécanismes actuels—il y en a plusieurs dans la loi. Le conseil a eu l'occasion à plusieurs reprises de mettre la loi à l'épreuve. Dans un cas en particulier, la médiation s'est révélée de la plus grande futilité pour les deux parties en cause. Dans un autre, il y a une plainte officielle en vertu de l'article 35 de la Loi sur les transports; l'Office national des transports doit faire enquête et rendre sa décision. Cette affaire se révèle être un cauchemar administratif pour le bureau du conseil. L'expérience est telle qu'il serait difficile d'imaginer qu'un expéditeur, quel qu'il soit, puisse décider d'invoquer les dispositions de la loi relatives au règlement des différends.

Troisièmement, si la loi doit être maintenue pendant encore trois ans, nous souhaitons des modifications qui soustraient à l'immunité anti-trust les ententes dites de stabilisation des tarifs, ou toute entente entre conférences et transporteurs hors conférence, ou même entre conférences en concurrence les unes avec les autres. La situation géographique peut favoriser de telles ententes. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, il y a eu des ententes dites de stabilisation, elles sont parfois appelées super-conférences, tant pour le Pacifique que pour l'Atlantique.

Pour ce qui est de l'Atlantique, il convient d'indiquer que l'entente est entre les Européens et la côte est des États-Unis. Elle ne vise pas directement le Canada. Nous ne sommes pas épargnés cependant puisqu'il y a un effet d'entraînement et qu'il y a des transporteurs publics qui desservent les deux marchés. Ces ententes n'ont d'autre but que de limiter la capacité et de faire augmenter les tarifs. Cette forme de collusion entre les conférences et les lignes dites indépendantes supprime ou affaiblit sérieusement le seul élément qui favorise la concurrence dans le transport maritime, l'accès aux marchés des lignes indépendantes.

En conclusion, le conseil appuie la recommandation 29 de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux visant à abroger la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, mais réclame une clause de temporisation de trois ans de façon que les exportateurs et les importateurs canadiens ne soient plus tenus en otage par les conférences au-delà de cette échéance.

[Text]

In the intervening time, adjustments need to be made to SCEA to permit exporters to negotiate confidential service contracts with a carrier that provides the service best fitted to their needs; the introduction of an effective dispute resolution mechanism; and the addition of a provision that will preclude anti-trust immunity being extended to stabilization agreements between conference carriers and independent carriers.

We would also add that the council supports the other two recommendations in the NTA Review Commission report, namely that the notice period for independent action by shipping conference members be reduced to 10 days, and that conferences be permitted to contract for and quote through freight rates for precarriage or onward land carriage. As I mentioned before, our support for these recommendations is conditional on there being a sunset clause for the whole act.

There were some other proposals in the NTA Review Commission's report, which they set out in annex D. By and large we don't have much problem with them. CIFFA, who you just heard from, spoke eloquently about their concerns about NVOCCs, which the report suggested should be required to file their tariffs through the agency. I don't think exporters have much of a problem either way. We can sympathize with where the forwarders are coming from on that one.

We obviously support the recommendation that independent action on service contracts be permitted. That was one of the three criteria we attached to any continuation even for a sunset period of the legislation. If the legislation is continued for a further three years, clearly the Shippers' Council would heartily endorse the recommendation which says:

Expand and clarify the nature of the information conferences must supply at meetings with designated shipper groups. The merits of requiring audited financial data should be evaluated.

We would certainly agree with those two. The latter one we've been quite far down the road with in the past with various conferences. The former one has always been one of the main sources of dispute with conferences. What is information satisfactory for the conduct of a meeting, which the conferences are required to provide the designated shippers group?

• 1920

We have had conferences come to meetings to discuss a particular subject, notified in writing prior to the meeting, and they have come with no knowledge whatsoever of the subject-matter for which the meeting was called, let alone provided any information satisfactory for the conduct of a meeting. We would certainly need some clarification of that and some expansion of it in the legislation.

With that, Mr. Chairman, my confrères and I would be delighted to answer any questions members may have.

[Translation]

Entre temps, la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes doit également être modifiée de façon à permettre aux exportateurs de négocier des contrats confidentiels avec les transporteurs les mieux placés pour répondre à leurs besoins; de façon à établir un mécanisme de règlement des différends vraiment efficace; et de façon à soustraire à l'immunité anti-trust les ententes de stabilisation entre les transporteurs appartenant aux conférences et les transporteurs indépendants.

Le conseil appuie les deux autres recommandations du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux sur le même sujet, la réduction à 10 jours de la période de préavis pour toute initiative indépendante prise par un membre d'une conférence maritime et la possibilité pour les conférences maritimes de passer des contrats et de proposer des tarifs d'entier parcours multimodal. Là encore, nous sommes d'accord avec ces recommandations seulement si la loi comme telle est assortie d'une clause de temporisation.

Le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux aborde un certain nombre d'autres points, à l'annexe D. De façon générale, nous n'y voyons aucune difficulté. L'ATIC, que vous venez d'entendre, a fait part de préoccupations relativement aux transporteurs non maritimes; selon le rapport, ils devraient être obligés de déposer leurs tarifs auprès de l'Office. Les exportateurs n'ont pas de problème d'une façon ou d'une autre. Nous pouvons cependant comprendre le point de vue des transitaires.

Nous appuyons évidemment la recommandation permettant l'action indépendante pour les contrats d'exclusivité limitée. C'était une de nos trois conditions pour le maintien de la loi avec une clause de temporisation. Si la loi est maintenue pour une période de trois ans, le *Shippers Council* souscrit à la recommandation visant:

a élargir et à clarifier la nature des renseignements que les conférences doivent fournir aux réunions avec les groupes d'expéditeurs désignés. Il faudrait voir s'il serait souhaitable d'exiger des données financières vérifiées.

Nous sommes bien d'accord avec ces deux propositions. La dernière a donné lieu à beaucoup de discussions avec les conférences dans le passé. La première porte sur un point qui a toujours été difficile à résoudre entre nous et les conférences. En quoi doivent consister ces renseignements satisfaisants que les conférences doivent fournir aux réunions avec les groupes d'expéditeurs désignés?

Après avoir été prévenus d'avance par écrit, les représentants de certaines conférences sont venus assister aux réunions pour discuter d'un sujet en particulier, et cela, sans avoir la moindre idée du sujet de la réunion et, bien sûr, sans posséder les informations qui leur auraient permis d'y participer activement. C'est une question qui mérite sans doute d'être précisée et éclaircie dans la loi.

Cela dit, monsieur le président, mes confrères et moi-même nous ferons un plaisir de répondre à toutes vos questions.

[Texte]

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Very well, Mr. Moore. I noticed when you said that people come to meetings without the necessary information or even knowing what it is about, some laughter went around the room here. I think we have all had experiences with that.

M. Pierre Racine (président du Conseil régional des transports de l'Est du Québec; membre du conseil d'administration du Canadian Shippers' Council): Monsieur le président, la version française est en train de se faire dactylographier. Elle vous parviendra d'ici quelques jours.

Je voudrais mentionner que l'aspect régional est très affecté par les propos que M. Moore tenait tout à l'heure sur les superconférences. C'est une question de limitation d'espace ou d'équipement et de coûts substantiels pour les régions. Il ne faut pas oublier que nos membres sont de petites et moyennes entreprises.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci, monsieur Racine.

Mr. Keyes, do you have a question?

Mr. Keyes: Thank you very much for your brief. Gentlemen and colleagues, welcome to the committee.

Under the page "NTA Review Commission Recommendations" and your position, at the bottom you say that your brief to the commission says:

It is clear that SCEA legislation has not worked for Canadian exporters and importers; . . . is totally antiquated; . . . affords ocean liner shipping conferences protection which has been abused regularly. . . is a costly administrative mechanism.

Can you give me examples of this abuse, and how costly it is?

Mr. Moore: Would you like to have a crack at that, Mr. Mueller?

Mr. Walter Mueller (Secretary, Canadian Shippers' Council): First of all, shipping conferences are what they call surcharges, which they apply at different levels whenever they feel there is a need for it. Surcharges are supposed to be temporary items to cover extraordinary costs. Many conferences have had their surcharges on an ongoing basis for years. They move them up, they move them down, whenever they feel like it.

Mr. Keyes: Have they ever been challenged?

Mr. Mueller: Surcharges cannot be challenged. It is an automatic charge to the shipper. Whether the Shippers' Council challenges with the conference or not, the conference insists that this is the level. In some cases conferences have established certain mechanisms for implementation and some parts have agreed with the Shippers' Council, but when it suits certain conferences they change their *modus operandi* and the mechanism for calculation of surcharges on a unilateral basis.

Mr. Keyes: If they are going to do that, that is going to cut into their competitive edge if they are in competition with each other, so why do you suppose they do it?

Mr. Mueller: They are not really in competition with each other, because all the carriers at one conference have the same surcharge.

[Traduction]

Le vice-président (M. Atkinson): Très bien, monsieur Moore. Quand vous avez dit que certaines personnes venaient assister aux réunions sans posséder les informations nécessaires, sans même savoir de quoi il était question, j'ai remarqué que cela a fait rire certains d'entre nous. C'est quelque chose qui ne nous est pas inconnu.

Mr. Pierre Racine (Chairman of the Conseil régional des transports de l'Est du Québec, member of the Board of Directors of the Canadian Shippers' Council): Mr. Chairman, the French text is being typed. You should receive it within a few days.

I should like to mention that the regional aspect is very much affected by what Mr. Moore said earlier about super conferences. For the regions, there is a matter of limited space or equipment and substantial costs. We mustn't forget that our members are small and medium businesses.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Racine.

Monsieur Keyes, vous avez une question?

M. Keyes: Merci beaucoup pour votre mémoire. Messieurs, collègues, je vous souhaite la bienvenue au comité.

À la page intitulée «recommandations de la Commission d'examen de la LTN», vous donnez également votre position et vous citez le mémoire que vous avez présenté à la Commission:

Il est évident que la LDCM n'a pas bien fonctionné pour les exportateurs et les importateurs. . . qu'elle est totalement désuète; . . . qu'elle accorde aux conférences maritimes une protection dont on a beaucoup abusé. . . qu'elle constitue un mécanisme administratif coûteux.

Pouvez-vous me donner des exemples de ces abus et des coûts de ce mécanisme?

M. Moore: Monsieur Mueller, vous voulez répondre?

M. Walter Mueller (secrétaire, Canadian Shippers' Council): D'abord, les conférences maritimes ont ce qu'elles appellent des suppléments de prix qu'elles appliquent à divers niveaux, chaque fois qu'elles le jugent nécessaire. Ces suppléments sont censés être des mesures temporaires pour faire face à des coûts extraordinaires. Beaucoup de conférences perçoivent ces suppléments pendant des années. Elles les augmentent, elles les diminuent, cela dépend de leur humeur.

M. Keyes: Y a-t-il eu des protestations?

M. Mueller: On ne peut pas protester contre les suppléments. Ils sont facturés automatiquement aux expéditeurs. Le *Shippers' Council* a beau protester, les conférences se contentent de dire que c'est le tarif. Dans certaines cas, elles ont établi des mécanismes d'application dont certains éléments correspondent à la position du *Shippers' Council*, mais quand elles en ont envie, les conférences changent leur *modus operandi*, ainsi que le mécanisme de calcul de ces suppléments, et elles le font unilatéralement.

M. Keyes: Dans ces conditions, cela doit les handicaper sur le plan concurrentiel puisqu'elles se concurrencent mutuellement; pourquoi pensez-vous qu'elles continuent?

M. Mueller: En réalité, elles ne se concurrencent pas vraiment mutuellement, car tous les transporteurs qui font partie d'une même conférence ont les mêmes suppléments.

[Text]

Mr. Keyes: But from conference to conference, as mentioned by Mr. Moore, you find that sometimes the conferences are in competition with each other. Is that correct?

Mr. Moore: I should give a little caveat, if I may, Mr. Chairman, on that one. This is rare. Obviously U.S. conferences and Canadian conferences are sometimes in competition. I was thinking when I made that comment, and it may have been misleading, particularly, for example, of Mediterranean conferences, which are sometimes in competition with North Atlantic conferences. Cargo heading for mid-European destinations can either go through channel ports or through Mediterranean ports.

Mr. Keyes: So at times they are in competition with each other.

Mr. Moore: Not very often. That is why I say I probably misled you there.

Mr. Keyes: But it does happen.

Mr. Moore: The main competition comes from the independents.

Mr. Keyes: If it does happen, I will come back to my original question. If they are going to put these tariffs or surcharges on particular aspects of the shipment of the goods, it would hurt them if they were in competition with others.

• 1925

Mr. Mueller: In some places it could hurt them and they might lose business to the other conference.

Mr. Keyes: Maybe that is the time you are talking about adjustments being made.

Mr. Mueller: Not necessarily. They have their own methods of coming in with adjustments. While freight rates are generally negotiable, certainly for large shippers surcharges are not negotiable. They are an automatic pass-through to the shipper and so are ancillary charges.

Mr. Keyes: You say it is a costly administrative mechanism. Can you give me a ballpark figure or circumstance?

Mr. Mueller: We don't really have any figure, but when you consider the number of people in shipping lines that have to keep attending meetings because of conference considerations and conference tariffs, travel all over the world, the number of shipper representatives that have to attend meetings and have to deal with this kind of administrative mechanism, it is a very costly apparatus.

Mr. Keyes: I am sorry, you were going to add something.

M. Racine: Vous avez mentionné un premier point concernant l'abus et la protection qu'offrent les conférences. Nous mentionnons cet aspect aujourd'hui dans le résumé de notre mémoire.

J'aimerais vous faire part de trois cas illustrant les effets de la protection que permet la loi dérogatoire, c'est-à-dire le monopole ou le cartel.

Il n'y a pas très très longtemps, des membres me disaient qu'il fallait s'y prendre des mois à l'avance pour réserver de l'espace lorsque cet espace était demandé pour un trafic particulier.

[Translation]

M. Keyes: Oui, mais il y a concurrence d'une conférence à l'autre, comme M. Moore l'a mentionné. Autrement dit, il arrive que les conférences soient en concurrence, n'est-ce pas?

M. Moore: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais faire une petite mise au point. C'est assez rare. De toute évidence, il arrive que les conférences américaines et les conférences canadiennes soient en concurrence. Quand j'ai fait cette observation, il est possible que vous ayez pu vous y tromper, en particulier en ce qui concerne les conférences de la Méditerranée qui sont parfois en concurrence avec les conférences de l'Atlantique Nord. Le fret à destination du centre de l'Europe passe soit par les ports de la Manche, soit par ceux de la Méditerranée.

M. Keyes: Il arrive donc qu'elles se concurrencent.

M. Moore: Pas très souvent. C'est la raison pour laquelle vous avez pu vous y méprendre.

M. Keyes: Mais cela se produit.

M. Moore: La principale concurrence vient des indépendants.

M. Keyes: Si cela se produit, je reviens à ma première question; en situation de concurrence, ces tarifs et ces suppléments imposés à certains éléments du transport de marchandises doivent forcément leur nuire.

M. Mueller: À certains endroits, effectivement, il peut arriver qu'elles perdent une partie de leur clientèle au profit d'une autre conférence.

M. Keyes: Et c'est peut-être là que vous abordez la question des ajustements.

M. Mueller: Pas forcément. Pour effectuer ces ajustements, elles ont leur propre méthode. Et les taux imposés au fret sont en règle générale négociables, mais pour les grands expéditeurs, les suppléments ne le sont certainement pas. Ce coût est répercuté directement sur l'expéditeur, de même que les frais accessoires.

M. Keyes: Vous dites que c'est un mécanisme administratif coûteux; pouvez-vous me donner des exemples, un ordre de grandeur?

M. Mueller: Nous n'avons pas de chiffres, mais quand on considère le nombre des employés de compagnies de navigation qui doivent passer leur temps à assister à des réunions à cause des conférences ou des tarifs imposés par les conférences, des gens qui doivent voyager dans le monde entier, quand on considère le nombre de représentants des expéditeurs qui doivent assister aux réunions et s'occuper de ce mécanisme administratif, on voit que c'est particulièrement coûteux.

M. Keyes: Excusez-moi, vous vouliez ajouter quelque chose.

Mr. Racine: Eartier you mentioned that the protection afforded shipping conferences had been abused. We raised that very issue today in the summary of our brief.

I would like to cite three cases that illustrate the effects of this protection afforded by SCEA, namely, the possibility of a monopoly or cartel.

Not very long ago, some members were telling me that in order to reserve space on a given route, you had to make arrangements months in advance.

[Texte]

Dans un autre cas particulier, un de nos membres a obtenu, en accord avec la ligne en question, une réservation pour 10 conteneurs de 40 pieds. Je vous donne un cas très spécifique. Cinq conteneurs de 40 pieds ont été livrés, alors que les cinq autres, qui avaient été bloqués, n'ont pas été livrés, cela d'une façon très cavalière.

Le troisième cas porte sur une question de tarif. On parle de rationalisation. Dans notre mémoire, on a parlé de stabilisation et ainsi de suite. Les conférences où vous avez entendu les propos en question se targuent de donner de la stabilité au marché, mais la clientèle en paye le prix. À un moment donné, les tarifs sautent. Dans un cas qui nous a été soumis il n'y a pas très longtemps, on parlait de 975\$ à 1 050\$ par conteneur. Tout à coup, une semaine ou deux plus tard, pour le même équipement et les mêmes destinations, le tarif passait à 1 300\$ à 1 540\$ selon la quantité.

Ces trois exemples illustrent le fait que des abus sont régulièrement commis par les conférences qui sont protégées par cette loi de cartel qui est absolument impensable par les temps qui courent, étant donné le monde des affaires dans lequel nous devons vivre au niveau du marché international.

Mr. Keyes: Thank you very much for your answer.

Also, there is a line in your brief that freight tariffs are based on the operating costs of the least effective member carrier. Is that legislated? I am not familiar with it.

Mr. Mueller: No, it is not. It is straight economics. If you have a cartel that fixes prices, the least efficient member of the price-fixing cartel sets the bottom line. If conferences argue, as they might argue if they were asked the same question, that that's not true, then you can be sure that the least efficient member would not be a member of that conference for very long. They wouldn't be in business if they set prices they couldn't afford to play in the marketplace.

Mr. Keyes: Another portion of your brief: "The CSC has recently undertaken to again put existing dispute resolution provisions in the Act to the test". You gave a couple of examples: "Trying the route of 'informal mediation' under SCEA in one complaint case turned out to be an exercise in futility". How so?

• 1930

Mr. Mueller: We had a complaint against one of the conferences for what we called abuse of existing understandings and agreements in changing unilaterally, with hardly any notice, an existing calculation formula. We complained to the conference and complained to the NTA.

Since we wanted to resolve the dispute on a hopefully amicable basis, we suggested using the provision in the act for informal mediation, which led to two meetings with the conference in question. The two meetings ended up with a lot of discussion, and the conference insisting that they had the right to do what they did, they were going to insist on doing it, and the Shippers' Council had absolutely no power to do anything else or insist on anything else, and had to accept it. So it was a total exercise in futility. It didn't help at all.

[Traduction]

In another case, one of our members, by agreement with the line in question, reserved space for ten forty-foot containers. This is very specific case. Five of the containers were delivered while the remaining five, for which space had also been blocked, were not delivered, and the line was extremely high-handed about it.

The third case had to do with tariffs. Everyone talks of rationalization. In our brief, we mention stabilization, and so on. Those very conferences who promote these concepts claim to be stabilizing the market, but the customers are paying the price. Every now and then, the tariffs jump. Not so long ago, we heard of a case: the tariff was \$975 to \$1,050 per container. All of a sudden, one or two weeks later, the tariffs for the same containers and the same delivery points had jumped to between \$1,300 and \$1,540, depending on quantity.

These three examples show you that conferences regularly abuse the situation and are being protected by this cartel legislation. This is unjustifiable nowadays, given the global market that we are living in.

M. Keyes: Merci beaucoup pour votre réponse.

Dans votre mémoire, vous dites également que les tarifs qui s'appliquent au fret se fondent sur les coûts de fonctionnement des transporteurs les moins efficaces. Est-ce que cela est prévu par la loi? Je ne connais pas cette disposition.

M. Mueller: Non, pas du tout, c'est une considération purement économique. Lorsqu'un cartel fixe les prix, c'est le membre le moins efficace de ce cartel chargé de fixer les prix qui sert de repère. Si les conférences vous disaient, et c'est probablement ce qu'elles vous diraient si vous leur posiez la question, que cela n'est pas vrai, vous verriez que ce transporteur le moins efficace ne resterait pas très longtemps membre de la conférence. En fixant des prix qu'il ne pourrait pas maintenir sur le marché, il ne resterait pas en affaires.

M. Keyes: Dans votre mémoire, vous dites également: «Le CSC a récemment entrepris une fois de plus de mettre à l'épreuve les dispositions de règlement des différends qui sont contenues dans la loi». Vous nous avez donné deux exemples: «Il s'est avéré totalement futile de tenter de régler une plainte en faisant appel au mécanisme de «médiation à l'amiable» prévu par la LDCM». Pouvez-vous expliquer?

M. Mueller: Nous avons reçu une plainte contre une des conférences pour ce que nous avons qualifié d'abus des ententes et accords en place, cette conférence ayant changé une formule de calcul pratiquement sans préavis. Nous avons protesté auprès de la conférence et déposé une plainte devant l'ONT.

Comme nous espérons régler cette question à l'amiable, nous avons suggéré d'invoquer la disposition de la loi qui porte sur la médiation à l'amiable. Deux réunions furent donc organisées avec la conférence en question. Dans les deux cas, après de longues discussions, la conférence a continué à insister qu'elle avait le droit de faire ce qu'elle avait fait, qu'elle continuerait à le faire, et que le conseil des expéditeurs ferait mieux de se résigner car il n'avait pas le pouvoir de changer quoi que ce soit. Comme je vous l'ai dit, cela s'avéra totalement inutile. Cela ne servit à rien.

[Text]

Mr. Keyes: But wasn't that just a first step in the process? That wasn't all.

Mr. Mueller: No, that was the end. Well, I suppose the Shippers' Council could have taken it to the NTA on a formal complaint, which we did in another case where informal mediation was refused by the conference in question.

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Mueller: That case is in the hands of the NTA at the present time for investigation and ruling. So we can't really comment on that appropriately.

Mr. Moore: Could I just comment a little bit more on that? Because it ties in with your earlier question.

Another case we took on a previous occasion involved surcharges. We always challenge new surcharges. If they're supposed to be, as the conferences argue, a straightforward pass through of some unexpected new cost element, where's the justification? So we ask for the justification.

I have yet to recall a conference producing mathematical calculations supported by cost increases to justify their surcharges. On one occasion we did take it to the, I guess it was the CTC, it was before the NTA. It was a long arduous costly process that achieved absolutely nothing but frustration. It was a matter of principle.

To have been effective, we would have needed decisions within a very short period of time. Cargo was re-routed, not just re-routed but cargo was sourced out of other countries, not Canada. We lost business as an exporting nation.

Mr. Keyes: Thank you very much, Mr. Moore and gentlemen. Oh, I'm sorry.

Mr. Racine: Well, you touched base with the futility aspect presented in our short résumé today. It doesn't have to do with the *litige* dispute aspect, but when you have the chairman of the CWRA facing us in a past meeting out of San Francisco, of course, sitting in Montreal, stating officially after my questioning him that I had heard that they were not obliged to respect the Inco terms clauses—the international clauses of the methodically done international transportation of the world—it makes you think twice about the futility of the aspect and the results that this law is really giving to Canadians.

When you touch base with the aspect of trying to get the information audited and financial information, during that meeting I personally questioned the chairman at the time too coming from San Francisco. At that meeting he did promise that they would come back with some figures, you know after thinking twice, but we never saw—unless they arrived yesterday—the cover of any financial or audited information in any manner or form.

Mr. Keyes: Thank you very much, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentation here tonight. I have just a couple of questions.

[Translation]

M. Keyes: Mais est-ce que ce n'était pas seulement la première étape? Il y avait un autre recours.

M. Mueller: Non, les choses en sont resté là. J'imagine, effectivement, que le conseil des expéditeurs aurait pu déposer une plainte officielle devant l'ONT, et c'est d'ailleurs ce que nous avons fait dans un autre cas où la médiation à l'amiable avait été refusée par la conférence en question.

M. Keyes: Oui.

M. Mueller: L'ONT a donc été saisi de cette cause mais il n'a pas rendu sa décision, n'ayant pas terminé son enquête. Je ne saurais donc vous en dire plus.

M. Moore: Permettez-moi de développer un peu plus cette question, car elle nous ramène à une autre question que vous avez posée tout à l'heure.

Nous avons eu un autre cas mettant en cause les suppléments. Nous contestons toujours les nouveaux suppléments. Comment peut-on les justifier s'il s'agit vraiment, comme les conférences le prétendent, d'un moyen de répercuter directement un nouvel élément de coût inattendu? Nous leur demandons donc une justification.

Que je sache, aucune conférence n'a accepté de produire un calcul mathématique qui prouve qu'une augmentation de coût justifie un supplément. Une fois, nous avons porté une affaire devant la Commission canadienne des transports, c'était avant l'Office national des transports. Le processus fut long et très coûteux et s'est terminé dans la frustration la plus totale. C'était une question de principe.

Pour bien faire, il aurait fallu que nous obtenions des décisions très rapidement. Dans ce cas-là, le client s'est adressé ailleurs, mais pas à une entreprise canadienne. Autrement dit, le Canada, pays exporteur, a perdu des clients au profit d'autres pays.

M. Keyes: Merci beaucoup, monsieur Moore, messieurs. Oh, excusez-moi.

M. Racine: Quand vous avez parlé de l'inutilité de nos démarches dont il est question dans notre résumé, vous avez mis le doigt sur le problème. Ce n'est pas une question de litige, mais quand le président de CWRA, basé à San Francisco, vous déclare en vous regardant en face, comme il l'a fait lors d'une réunion à Montréal, qu'il n'est pas obligé de respecter les dispositions internationales de l'OMI qui réglemente méthodiquement les transports dans le monde, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur l'utilité de cette loi pour les Canadiens.

C'est la même chose quand on essaie d'obtenir des informations exactes sur les questions financières: pendant cette réunion, j'ai personnellement posé des questions au président, lui aussi de San Francisco. Il m'a promis que des chiffres seraient soumis, mais à moins qu'ils ne nous soient parvenus hier, je n'ai encore jamais vu le moindre document contenant des informations financières vérifiables.

M. Keyes: Merci beaucoup, messieurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Angus, je vous en prie.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie pour votre intervention. Je n'ai que deux questions à poser.

[Texte]

We're always told that Canada is part of the global trading environment and that we have to do things in concert with, in particular, our neighbour to the south. You clearly are supporting a unilateral withdrawal from the conferences. What are the economic ramifications, both positive and negative, if Canada should go it on their own, while the United States is still part of the shipping conferences?

• 1935

Mr. Moore: The first point I would make is a more general one, that the position that we have adopted is not unique, it is shared by shippers worldwide, particularly in Europe and particularly in the United States.

Canada is in a unique situation vis-à-vis most countries of Europe and the United States. We do not have a Canadian flag, deep sea flag, to protect. Shippers in other countries tend to look to Canada for leadership here.

Now the ramifications. You will have heard and you will hear that the conferences will argue that if Canada was the first to move to make conferences illegal, or at least expose them to antitrust action, that there will be a withdrawal of conference lines from Canadian ports. And remember, we didn't have shipping conferences exemption legislation until the late 1960s and conferences have existed since the last century, so they managed to operate very nicely here, with or without this legislation.

Shippers do not believe this to be case. This was mentioned by one of the gentlemen from CIIFFA. If you've got cargo and that cargo constitutes sufficient inducement, there will be ships. And to prove that point, the conferences would also argue that they do have competition, they have it in their independent lines, non-conference lines, quite apart from their success in nullifying some of these independents, at least in the major trades on the Atlantic and the Pacific, which I mentioned.

The fact is the existence of so-called independent lines suggests that there would be rather more independent lines if there were no conferences. If those lines that were members of conferences had good business in Canada, they would continue to service Canada.

Mr. Angus: But look at more than just the conferences, look at what has been happening in the east coast with the competition from rail, of Canadian products being railed through the States to some of the New York coastal ports at the expense of Montreal, at the expense of Halifax. If we decided unilaterally to withdraw from the conferences and if they follow through on their threat and the conference liners no longer service Canada on the eastern seaboard, then the combination of the two might just lead us to the fact that it becomes cheaper to position Canadian cargo in New York State, as opposed to Atlantic Canada. Is that not a danger that we would face?

Mr. Moore: May I just comment on this, Mr. Angus? Canadian exporters already have access, on a non-conference basis, to conferences. We can get service contracts, because we're not subject to the U.S. 1984 shipping act.

[Traduction]

On nous dit toujours que le Canada fait partie d'un environnement commercial global, et que nous devons nous mettre d'accord avec nos partenaires, et en particulier avec nos voisins du sud. De toute évidence, vous voudriez un retrait unilatéral des conférences. Supposons que le Canada se retire et que les États-Unis continuent de faire partie des conférences maritimes, quelles seraient les ramifications économiques, à la fois positives et négatives?

M. Moore: Je vais commencer par une observation d'ordre général, et vous dire que nous ne sommes pas les seuls à avoir adopté cette position, que les expéditeurs du monde entier, et en particulier ceux de l'Europe et des États-Unis, partagent notre sentiment.

Cela dit, la situation du Canada, comparée à celle de la plupart des pays d'Europe et à celle des États-Unis, est assez unique. En effet, nous n'avons pas de flotte hauturière nationale à défendre. Les expéditeurs des autres pays du monde ont tendance à attendre du Canada qu'il montre l'exemple.

J'en viens maintenant aux ramifications; vous avez dû entendre dire, et vous l'entendrez encore, que les conférences prétendent que si le Canada était le premier à rendre les conférences illégales, ou du moins à les assujettir à des mesures anti-trusts, les lignes des conférences quitteraient immédiatement les ports canadiens. Si je me souviens bien, c'est seulement à la fin des années soixante que nous avons adopté une loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Or les conférences existent depuis le siècle dernier, elles se sont donc toujours très bien débrouillées, avec ou sans cette loi.

Les expéditeurs n'en sont pas convaincus. Un des représentants de l'Association des transitaires internationaux canadiens l'a d'ailleurs mentionné. Il y aura toujours des navires, tant qu'il y aura du fret en quantité suffisante. Pour prouver cela, les conférences vous diront qu'elles doivent également faire face à la concurrence, à la concurrence des lignes indépendantes, celles qui ne font pas partie des conférences. Elles oublient à quel point elles réussissent à écraser ces indépendants, du moins sur les principales lignes commerciales de l'Atlantique et du Pacifique que j'ai mentionnées.

En fait, tout semble prouver qu'il y aurait passablement plus de lignes indépendantes s'il n'y avait pas de conférences. Les lignes qui sont membres des conférences et qui font des bonnes affaires au Canada continueraient à desservir le Canada.

M. Angus: Mais écartons-nous un instant des conférences, considérons ce qui s'est produit sur la côte est avec la concurrence du chemin de fer, les produits canadiens étant expédiés par rail vers des ports de l'État de New-York, et cela, aux dépens de Montréal et de Halifax. Si nous étions les seuls à nous retirer des conférences, si celles-ci mettaient leurs menaces à exécution et refusaient de desservir les ports de la côte est, il pourrait fort bien devenir plus économique d'acheminer le fret par les ports de l'État de New-York, et cela, aux dépens des provinces de l'Atlantique. Est-ce que ce n'est pas un véritable danger?

M. Moore: Vous permettez, monsieur Angus? Les exportateurs canadiens ont déjà accès aux lignes des conférences en dehors du système des conférences, puisqu'ils peuvent négocier des contrats d'exclusivité limitée, n'étant pas assujettis à la loi américaine de 1984.

[Text]

If we want what we're asking for out of Canadian ports, we can get it. We can get it through U.S. ports, because Canadian cargo is not subject to the U.S. legislation. You know that's a two-edged sword, because of course we're also attracting U.S. cargo through Canadian ports as well.

Mr. Angus: But not as much.

Mr. Mueller: I would like to add here that many carriers have left Canadian ports in spite of SCEA. SCEA is not going to keep carriers here.

At the same time, it's interesting to note, if you take the North Atlantic as an example, the North Atlantic Conference, it is a conference in the trade with Canada, but 70% of the cargo that it carries through eastern Canadian ports comes from the U.S. midwest, and that it carries as non-conference carriers.

• 1940

In Canada it acts as a conference, in the U.S. it's a non-conference, so there are already non-conference carriers in a way.

We believe firmly that ocean carriers are businesses like any other business. Decisions of operations, of ports of call, have to be made on the basis of economics. They would not come into Canada now if the economics weren't right. If 70% of their cargo from the U.S. midwest can be carried cheaper through Canadian ports, they'll continue to service Canadian ports.

But I think we also have to look at the fact that I don't think we can rely on legislation to keep carriers in Canada. It hasn't worked in the past. We have to do everything in our power to make our Canadian ports competitive. If we make our Canadian ports and our transportation infrastructure to the Canadian ports competitive, we don't need to worry about SCEA.

Mr. Racine: You have touched base with a very strategic point of view, and I appreciate it. I don't think legislation should be influenced by threats from the opposite side, who of course can do that. But because it's not possibly basic knowledge, or common knowledge, the closest route to Europe is from the Quebec City port. I'm mentioning Quebec City because Montreal of course is not that far away. But it is indeed true. And if this permanent committee would like to have the exact navigational route data on that, when you touch base with the economics, I believe this is one of the factors that should be taken into consideration when we do support the fact that it would not suffer from the abrogation of SCEA.

Mr. Angus: Actually, we've had that information given to us by the conferences themselves, if my memory serves me correctly.

Just to make a final point, I'm not necessarily arguing for the retention of the conferences. What I am concerned about is the potential imbalance if one of the two major countries in North America drops out of the conferences while the other

[Translation]

Si nous voulons passer outre les ports canadiens, nous pouvons le faire. Nous pouvons passer par les ports américains, parce que le fret canadien n'est pas assujéti à la législation américaine. De notre côté, c'est une épée à double tranchant parce que, de notre côté, nous attirons également du fret américain dans nos ports.

M. Angus: Mais pas autant.

M. Mueller: J'ajoute que beaucoup de transporteurs ont abandonné les ports canadiens en dépit de la LDCM. Ce n'est pas la LDCM qui va convaincre les transporteurs de rester ici.

En même temps, il est intéressant de noter, par exemple si l'on considère la Conférence de l'Atlantique Nord, qu'elle dessert le Canada, mais 70 p. 100 du fret que cette conférence achemine par les ports du l'est du Canada provient du Mid-West américain et qu'il est transporté hors-conférence.

Au Canada, les transporteurs font partie de la conférence, mais pas aux États-Unis, si bien qu'en réalité les transporteurs échappent déjà à la conférence.

Nous sommes convaincus que les transporteurs océaniques sont des entreprises comme n'importe quelle autre. Les décisions en ce qui concerne l'exploitation, les ports d'escale, etc., doivent être fondées sur des considérations économiques. Si cela ne se justifiait pas sur le plan économique, ils ne viendraient pas au Canada. Si 70 p. 100 du fret qui provient du Mid-West américain peut être acheminé plus économiquement par les ports canadiens, la conférence va continuer à desservir les ports canadiens.

D'un autre côté, je ne pense pas qu'on puisse se fier exclusivement à la loi pour retenir les transporteurs au Canada. Dans le passé, cela n'a jamais fonctionné. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour rendre les ports canadiens concurrentiels. Si les ports canadiens et l'infrastructure des transports dans les ports canadiens restent concurrentiels, nous n'avons pas besoin de nous inquiéter de la LDCM.

M. Racine: Vous avez mis le doigt sur un point de vue particulièrement stratégique, ce que j'apprécie beaucoup. À mon avis, les législateurs ne doivent jamais se laisser influencer par des menaces de la part des détracteurs de la loi, mais bien sûr, ceux-ci sont toujours libres de formuler ces menaces. Au cas où cela ne se saurait pas, la route de l'Europe la plus directe passe par le port de la ville de Québec. Si je mentionne la ville de Québec, bien sûr, c'est que Montréal n'est pas tellement éloignée. Mais cela n'en reste pas moins vrai. Si les membres de ce comité aimeraient voir des données exactes sur les itinéraires de navigation, cela pourrait leur être utile lorsqu'ils étudieront les aspects économiques. En effet, puisque nous disons que notre commerce ne souffrirait pas de l'abrogation de la LDCM, cela doit être pris en considération.

M. Angus: En fait, les conférences elles-mêmes nous ont déjà communiqué ces informations, si je me souviens bien.

Une dernière observation et je précise que je ne prône pas forcément la survie des conférences. Ce qui m'inquiète, c'est que si l'un des deux principaux pays d'Amérique du Nord se retire des conférences alors que l'autre, le plus important,

[Texte]

one, the bigger one, stays in, and whether or not there'll be negative repercussions that will result in damage to the Canadian industry, whether it be the shippers or the carriers, unanticipated. That really was the point I was trying to make with my intervention.

Mr. Racine: If I may be allowed to repeat, if you really take notice of all the exporters listed and the major manufacturers that do most of the transatlantic international business and transportation, which do support our position, I believe it's the proof of the pudding that industry is not at all scared about this aspect that you've touched base with.

Mr. Angus: That's fair enough, but let me remind you this is the transportation committee, not the industry, science and technology committee. Our concern is the viability of transportation.

Mr. Mueller: I'd also like to suggest that carriers that presently call on Vancouver as a port, I don't think they come into Vancouver because of SCEA. They could just as easily, probably, call on Seattle or Portland and carry the Canadian cargo from there. If they come to Vancouver, there are other reasons, economic reasons, strategic reasons, that are more important than the legislation.

To add to this, one can say that there is very strong pressure in Europe, with the European Competition Bureau, for abolition of antitrust immunity to conferences as well. A number of the shippers councils in Europe have made presentations to the European Community Competition Bureau in the same respect. Movements are afoot in the U.S. in the same direction. And we feel Canada is in a position to take the lead in this respect, and should.

Mr. Angus: I won't continue the discussion. Let me just pass it back to the chairman.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Gentlemen, thank you very much. *Nous vous remercions pour votre présentation.* Thank you. Certainly on conferences and so on, your evidence has helped a great deal and will be taken into consideration. Thank you very much.

Mr. Mueller: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Racine: Thank you.

• 1945

Mr. Moore: Thank you very much, Mr. Chairman. I do apologize; we did not have a French copy of our presentation. It was being typed but it hadn't been finished before we left. We'll have it in the hands of the clerk by tomorrow morning.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Now the United Transportation Union. Mr. Bennett, welcome back to the committee. We know Mr. Bennett well from his appearances before us. You certainly know the procedure we go through here, Mr. Bennett, so we look forward to your presentation.

Mr. Ron Bennett (National Legislative Director, United Transportation Union of Canada): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I wish to apologize for not having a written submission. However, when we first looked at the report of the

[Traduction]

continue à en faire partie, il risque de s'établir un déséquilibre considérable. Je m'interroge sur d'éventuelles répercussions négatives imprévues qui pourraient porter atteinte à l'industrie canadienne, soit aux expéditeurs, soit aux transporteurs. En fait, c'est plutôt à cela que je voulais en venir.

M. Racine: Vous me permettez de me répéter, mais si vous étudiez attentivement la liste des exportateurs et des principaux manufacturiers dont le commerce international passe par l'Atlantique et qui sont d'accord avec nous, vous constaterez que ce secteur de l'industrie n'a pas du tout les mêmes craintes que vous.

M. Angus: C'est parfait, mais je vous rappelle que nous sommes au Comité des transports et non pas au Comité de l'industrie, des sciences et de la technologie. Ce qui nous intéresse, c'est la viabilité des transports.

M. Mueller: J'ajouterais que les transporteurs qui fréquentent habituellement le Port de Vancouver ne le font pas en raison de la LDCM. Ils pourraient probablement aussi facilement fréquenter Seattle ou Portland, et charger le fret américain dans ces ports-là. S'ils viennent à Vancouver, c'est pour d'autres raisons, des raisons économiques, des raisons stratégiques, qui sont bien plus importantes que la loi.

De plus, en Europe également, et en particulier au sein du Bureau européen de la concurrence, il y a de fortes pressions et on voudrait que l'immunité des conférences aux lois antitrusts soit abolie. En Europe, plusieurs des conseils d'expéditeurs sont intervenus auprès du Bureau de la concurrence de la Communauté européenne dans le même sens. On assiste aux mêmes genres de mouvements aux États-Unis et nous pensons que le Canada est en bonne posture pour montrer l'exemple, et qu'il devrait le faire.

M. Angus: Je m'en tiendrai là et je cède la parole au président.

Le vice-président (M. Atkinson): Messieurs, merci beaucoup. *We thank you for your presentation.* Merci. Les observations que vous aviez à nous faire sur les conférences vont nous être d'une grande utilité et nous en tiendrons compte. Merci beaucoup.

M. Mueller: Merci, monsieur le président.

M. Racine: Merci.

M. Moore: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à vous présenter nos excuses, en effet, nous n'avions pas un exemplaire français de notre exposé. Lorsque nous sommes partis, il était à la dactylographie, mais ce n'était pas terminé. Je l'enverrai au greffier demain matin.

Le vice-président (M. Atkinson): Nous passons maintenant aux Travailleurs unis des transports. Monsieur Bennett, encore une fois, nous vous souhaitons la bienvenue. Nous connaissons bien M. Bennett qui a comparu plusieurs fois devant nous. Monsieur Bennett, de votre côté, vous connaissez la procédure, nous vous écoutons donc.

M. Ron Bennett (directeur législatif national, Travailleurs unis des transports du Canada): Merci, monsieur le président. Pour commencer, je tiens à m'excuser, en effet, nous n'avons pas d'exposé écrit. Toutefois, lorsque nous avons étudié le

[Text]

review commission, we felt that all we could really say were negative things and that really it was rather pointless. From the very tenor of the report, it is viewed by the United Transportation Union as being an anti-union type of report. However, we've looked at it and we feel that we would like to make some suggestions and some proposals in respect to how the committee could recommend that there be some benefits for everyone derived from this review.

In respect to the review—and I'll go through it very quickly—the privatization of CN Rail, as recommended in number 39, in our view is already under way. We feel that the selling off of the branch lines in Alberta, Ontario, and in the near future the attempt to sell off the Truro-to-Sydney line is an indication of what the review commission was talking about in its recommendation 39. Certainly if some of the other recommendations are carried through, if they're enacted, it may not even be necessary to privatize CN, because CN won't exist.

We are strongly opposed to recommendation 8, to allow the railways to sell or abandon lines regardless of the public need, and the acceleration procedure. We feel that there have to be some checks and balances in the legislation, and that the legislation as it is now written provides some. Certainly to allow for the wholesale abandonment of trackage is not, in our view, for the benefit of Canadian citizens.

In respect to recommendation 9, the rationalization of the prairie and branch line structure not being delayed, we could support that proposal. In fact, we could support it as long as the employees and the shippers on those branch lines were not going to be adversely affected. We believe that there may be a time to sit down and look at all of the various branch lines right across the country in a real constructive way, and try to come up with some kind of pattern to address the problem.

● 1950

As a matter of fact, our union and our research director have done a lot of work in respect to the whole issue of technological change and the effects that has had on our union and our membership. As early as 1990, in the final report of a project—a copy of which I'm going to leave a copy with your staff—we recommended some of those problems be addressed and that we were prepared to sit down in a tri-party manner and address those. Nobody has ever taken us up on that proposal.

In respect to recommendation 38, we have worked with the railways in respect to the taxation structure, and as a matter of fact have made representation in every province in respect to fuel taxes. We believe that recommendation has a lot of merit.

In respect to number 11 and the joint usage, the rationalization of rail plant, we have some problems with that, but again it boils down to that we could support these initiatives if there were guarantees that the employees affected and the towns affected would not be adversely affected. There would have to be guarantees about work entitlement, pension benefits, separation packages, etc., and a share in the overall savings. If we had those kinds of things then we could support those kinds

[Translation]

rapport de la Commission d'examen, il nous a semblé que tout ce que nous pourrions en dire serait négatif, et que, par conséquent, cela ne servirait pas à grand-chose. En effet, les Travailleurs unis des transports considèrent que le ton même du rapport est antisyndical. Nous avons tout de même étudié le rapport et nous avons des suggestions et des propositions à faire pour que le comité formule des recommandations afin que tous puissent tirer certains avantages de cet examen.

En ce qui concerne l'examen, et je vais le passer en revue très rapidement, la privatisation de CN Rail, c'est la recommandation 39, à notre avis, elle est déjà en bonne voie. En effet, on comprend ce que la Commission d'examen voulait dire dans sa recommandation 39 quand on assiste à la vente des embranchements de l'Alberta et de l'Ontario et, d'ici peu, la tentative de vente de la ligne Truro-Sydney. Bref, si d'autres recommandations sont mises en place, si elles se matérialisent, il ne sera même plus nécessaire de privatiser le CN car le CN n'existera plus.

Nous sommes tout à fait contre la recommandation numéro 8 qui permettrait aux chemins de fer de vendre ou d'abandonner des lignes sans se soucier des besoins du public, et de le faire selon un processus accéléré. Nous pensons que la loi doit contenir une série de poids et de contre-poids et que la législation actuelle contient quelques dispositions dans ce sens. Nous ne voyons pas comment les citoyens canadiens pourraient profiter d'un abandon global des voies.

Quant à la recommandation numéro 9, nous sommes d'accord pour qu'on ne retarde pas la rationalisation du réseau des Prairies et des embranchements. En fait, à condition que les employés et les expéditeurs qui utilisent ces embranchements n'en souffrent pas, c'est une résolution que nous pouvons certainement approuver. À notre avis, il sera peut-être nécessaire à un moment donné de remettre en question tous les embranchements dans tout le pays, de le faire d'une façon constructive, et d'essayer de dégager de tout cela un schéma général qui résolve les problèmes.

D'ailleurs, notre syndicat et notre directeur de la recherche ont étudié longuement toute la question des changements technologiques et de leurs effets sur notre syndicat et nos membres. Dès 1990, dans le rapport final d'un projet d'étude—dont je remettrai copie à votre personnel—nous avons recommandé que l'on s'attaque à certains de ces problèmes et nous nous sommes dits disposés, pour se faire, à participer à des discussions tripartites. Personne n'a donné suite à cette proposition.

En ce qui concerne la recommandation 38, nous avons collaboré avec les sociétés de chemins de fer au sujet de la structure fiscale, et nous avons fait des démarches dans toutes les provinces au chapitre des taxes sur les carburants. Cette recommandation nous apparaît excellente.

La recommandation 11 sur la mise en commun des voies, la rationalisation des infrastructures, nous pose quelques problèmes, mais nous pourrions appuyer ces initiatives si l'on nous garantissait que les employés et les villes touchés par ces mesures n'en souffriraient pas. Il nous faudrait des garanties sur les droits des travailleurs, les prestations de retraite, les indemnités de cessation d'emploi, etc., ainsi que sur notre part de l'ensemble des économies qui seraient réalisées. Avec de

[Texte]

of recommendations. However, if it's left to the collective bargaining procedure then we have to fight it out. It's adversarial and it is not the way you're going to solve the problem as seen by the review commission. You have to address it in a meaningful way and it has to be without the restraints of let's get the boxing gloves on and go at it.

We're also interested—and certainly with the fact that public hearings under the Transportation Act are coming up in the next couple of weeks in eastern Canada—in proposal number 13. Maybe now's the time for the government and the NTA to say there's an idea that should be explored. Maybe we could have the sharing of trackage in eastern Canada to see how it would work. Why abandon the track from Sherbrooke to Saint John? Why allow CN to sell off Truro-Sydney, a profitable line? Why not take this proposal 13, and see if we can make some sense of it? Put it on hold for a while and let this idea work its way through.

So it's a suggestion that we would normally not be agreeable to, but when we take a look at it we say that maybe there is a better solution. Maybe there is a way we can do these kinds of thing without impacting our members and the shippers on those lines.

With respect to the report's views of the productivity cost and wage levels, we can't accept the findings of the NTA Review Commission simply because it is almost impossible for us to do a full analysis of the facts and figures used. Certainly we have looked at the reports. As a matter of fact, Mr. Chairman, we just got those reports, and we know what we've done in respect to meeting the various changes that have been forced upon us by technological change. We know what's happened in respect to the closure of terminals. We know how we've reduced crew consist. We know all these things, and we feel there has to be a better way to look at the whole issue of productivity of the rail workers, especially in the running trades.

Certainly what we're prepared to do... I know you've had a long day, and I don't want to go through the proposal we want to present. However, I will hand it over to the clerk so that photocopies can be made available. But what I wish to say, Mr. Chairman, is that we're prepared to sit down and form a tri-party group with government, labour, and the companies, and look at the whole issue of productivity and wage costs on the railway. We know our wages aren't out of line.

● 1955

As a matter of fact, we know our membership earns its money. We also know the wages and the productivity of our individual members is not the cause or the demise of the rail industry in Canada. It's mismanagement. We know it, the review commission knew it, and I believe you gentlemen know it. The railways in Canada have allowed themselves to be overmanaged.

If they want to sit down and address their problems, as they see them, and the problems we see, along with the government, in a tri-party task force, we're prepared to take part in that. Thank you.

[Traduction]

telles garanties, nous pourrions appuyer les recommandations de ce genre. Cependant, si ces questions étaient réglées par la voie de la négociation collective, il nous faudrait engager la lutte. Ce processus antagoniste ne nous permettrait pas de régler le problème qu'a relevé la Commission d'examen. Il faudrait que la question soit étudiée attentivement par tous les intéressés, et ce, dans un esprit de collaboration.

La proposition 13 présente aussi pour nous un intérêt certain—surtout maintenant puisque les audiences publiques qui se tiennent conformément à la Loi sur les transports auront lieu dans quelques semaines dans l'Est du Canada. Le temps est peut-être venu pour le gouvernement et l'Office national des transports de se prononcer sur cette idée qui devrait certainement être envisagée. On pourrait peut-être partager les voies ferrées dans l'Est du Canada pour voir ce que cela donnerait. Pourquoi abandonner la voie de Sherbrooke à St-Jean? Pourquoi permettre à CN de vendre le tronçon Truro-Sydney, qui est rentable? Pourquoi ne pas voir ce que nous pourrions faire de cette proposition 13? Laissons-la en veilleuse pendant un moment pour voir comment l'idée sera reçue.

Normalement, nous aurions des réticences devant une telle suggestion, car elle ne nous apparaît pas comme la meilleure des solutions. Cependant, elle pourrait peut-être être mise en oeuvre de sorte que nos membres et les expéditeurs qui utilisent ces lignes n'en souffrent pas.

En ce qui concerne les constatations de la Commission sur la productivité et les niveaux de salaires, nous ne pouvons approuver ces constatations car il nous a été pratiquement impossible d'effectuer une analyse complète des données et des faits utilisés. Nous avons certainement étudié le rapport. En fait, monsieur le président, nous venons de le recevoir. Nous savons ce que nous avons fait pour nous adapter aux changements technologiques qui nous ont été imposés. Nous savons ce qui s'est passé lors de la fermeture des têtes de lignes. Nous savons comment les équipes ont été réduites. Connaissant tous ces faits, nous estimons qu'on pourrait mieux étudier toute cette question de la rentabilité des travailleurs du rail, particulièrement chez le personnel itinérant.

Nous sommes tout à fait disposés... Je sais que votre journée a été longue, et je ne vais pas vous expliquer en détail notre proposition. Cependant, je la remettrai au greffier afin qu'il puisse en faire des photocopies. Je tiens à dire, monsieur le président, que nous sommes prêts à participer à un groupe tripartite qui inclurait des représentants du gouvernement, des syndicats et des entreprises afin d'étudier cette question de la rentabilité et des salaires dans les chemins de fer. Nous savons que nos salaires sont justes.

Nous savons que nos membres gagnent bien leur argent. Nous savons aussi que les salaires et le rendement de nos membres n'ont pas provoqué les difficultés de l'industrie du rail au Canada. En fait, c'est un problème de suradministration. Nous le savons, la Commission d'examen le sait et je crois que vous, messieurs, le savez aussi. Les chemins de fer du Canada sont devenus les proies de la suradministration.

S'ils veulent s'attaquer aux problèmes tels qu'ils les voient et tel que nous les voyons, nous sommes prêts à participer à un groupe de travail tripartite avec les entreprises et le gouvernement. Merci.

[Text]

Mr. Keyes: Mr. Bennett, welcome back to the committee. Thank you for your oral brief.

Mr. Bennett: Thank you.

Mr. Keyes: You had said something that struck me. Correct me if I'm wrong, but you said that if you're going to the collective bargaining process, then you're going to an adversarial approach.

Mr. Bennett: Exactly.

Mr. Keyes: Now, do you really believe that, wholeheartedly—that because you're going through the collective bargaining process, you're automatically going to have an adversarial approach?

Mr. Bennett: That has been my experience, and as I looked at the report of the review commission I saw that they tracked the years from 1978 to 1971, and for a major part of that I was part of the—

Mr. Keyes: That's fine from 1978 to 1971, but times they are a changing. I know, for example, that at Hamilton, where we've got a steel industry, and the United Steel Workers of America, under President John Martin, are working with employees, the labour union there and the workers at Stelco realized the situation Stelco found itself in. They sat down and without an adversarial approach worked out exactly what you were preaching at the end of your remarks: let's sit down, let's get together, let's realize we've got a problem, and let's try to work it out. You know what? They did. There was no adversarial approach, and it was still a collective bargaining process.

Mr. Bennett: You see, one of the problems I think we have, Mr. Keyes—and that you're aware of—is the fact that we have a situation in the railway where the railways have asked us to cooperate with them. At the same time, under the Canada Labour Code they have tried to take away unions, under section 18 of the Canada Labour Code. How do you trust? You've got to have a spirit of trust.

We're prepared to do that. We're prepared to set aside these other issues, and I believe the steelworkers have made some wonderful gains in respect of that kind of relationship. But there's a lot of distrust in the railway, on both sides, because you can't, for instance, have a meeting with the new president of CN one day, in which he tells you this and this and perhaps tells you some of the facts and perhaps he doesn't, then the next day he starts negotiating the issue in the press. Negotiations don't start until October 1. He's having another press conference tomorrow. Who knows what he's going to say tomorrow?

It's very difficult. We want to do something different. We're begging for assistance from the government to do something different. But it's not as easy as just words.

Mr. Keyes: Just to get back, can you explain to me how many members the UTU has, as a representation?

Mr. Bennett: I'm sorry, it has 9,000 members, Mr. Keyes. That's down, by the way, by 3,000 members in the last three years, which shows how we've been affected by the changes and how we've addressed them.

Mr. Keyes: What is the breakdown of the trades? Is it rail and—

[Translation]

M. Keyes: Monsieur Bennett, je vous souhaite la bienvenue encore une fois. Je vous remercie pour votre exposé.

M. Bennett: Merci.

M. Keyes: Vous avez dit une chose qui m'a frappé. Corrigez-moi si je me trompe, mais vous avez dit que si vous vous engagiez dans un processus de négociation collective, cela se ferait dans un esprit d'antagonisme.

M. Bennett: C'est exact.

M. Keyes: Croyez-vous sincèrement que la négociation collective ne peut se faire que dans un esprit de désaccord?

M. Bennett: Oui, d'après mon expérience. En lisant le rapport de la Commission d'examen, j'ai vu qu'elle avait étudié la période de 1971 à 1978 pendant laquelle j'ai fait partie. . .

M. Keyes: C'était peut-être le cas de 1971 à 1978, mais les temps changent. Ainsi, à Hamilton, où le secteur de l'acier est très actif, les Métallurgistes unis d'Amérique, sous l'égide de leur président, John Martin, de concert avec les employés, le syndicat local et les travailleurs de Stelco, ont évalué la situation de l'entreprise. Ils ont travaillé en étroite collaboration avec l'employeur, dans un esprit d'harmonie, en vue de relever les problèmes et de les régler. Et ça a marché. Il n'y a pas eu d'affrontement même s'il s'agissait de négociations collectives.

M. Bennett: Voyez-vous, monsieur Keyes, nous avons un problème particulier dans le secteur du rail—et je crois que vous en êtes conscient: les employeurs ont demandé notre collaboration, mais cela ne les a pas empêché de tenter d'éliminer les syndicats en invoquant l'article 18 du Code canadien du travail. Alors, comment pouvons-nous leur faire confiance? Il faut d'abord que la confiance règne.

Nous sommes prêts à collaborer. Nous sommes disposés à oublier pour l'instant nos autres préoccupations. D'ailleurs, je crois que les métallurgistes ont obtenu des gains importants grâce à cette nouvelle relation qu'ils entretiennent avec leurs employeurs. Mais, dans les chemins de fer, la méfiance est grande des deux côtés. Comment pouvez-vous faire confiance au nouveau président de CN qui tient une réunion pour vous faire part de certaines choses, mais qui amorce les négociations le lendemain dans la presse. Les négociations ne sont pas censées commencer avant le 1^{er} octobre. Or, il tiendra une autre conférence de presse demain. Qui sait ce qu'il déclarera alors?

C'est une situation très délicate. Nous voulons agir autrement. Nous exhortons le gouvernement à nous aider dans ces démarches. Mais il n'est pas facile d'accorder le geste à la parole.

M. Keyes: Revenons en arrière un instant. Combien de membres le Syndicat des travailleurs unis des transports représente-t-il?

M. Bennett: Je suis désolé. Notre syndicat compte 9 000 membres, monsieur Keyes. Soit dit en passant, nous avons perdu 3 000 membres au cours des trois dernières années, ce qui prouve comment nous avons été touchés par les changements qui se sont produits dans notre secteur et comment nous avons dû y faire face.

M. Keyes: Quels sont les métiers que vous représentez? Il y a les employés du rail. . .

[Texte]

Mr. Bennett: The majority of our members are on CN and CP; they're conductors, yard foremen, brakemen, and yard helpers. We represent some bus drivers in Newfoundland, we have bus drivers in Ontario, locomotive engineers on the Quebec North Shore and Labrador Railway —

Mr. Keyes: Do you have people in every province?

Mr. Bennett: Every province except the ones where the National Transportation Agency has allowed their railways to pull out, such as Newfoundland and P.E.I. So in the eight other provinces, and we also run into the Yukon.

• 2000

Mr. Angus: Mr. Bennett, welcome back to the committee. Thank you for your verbal brief.

I want to start with the question of short-line railways. Your union and you yourself were one of the main opponents of the first short-line railway, the one in Alberta. In fact, I think your union took the matter to court, losing and having the Parliament of Canada assist you in losing. But as I understand it, that centred around which jurisdiction the employees of that short-line railway were covered under—federal or provincial.

Let me put it to you directly. Is your union, the UTU, against short-line railways? Or are you just endeavouring to ensure that whatever gains you've made at the collective bargaining table are retained until such time as you have negotiated something different on behalf of the membership?

Mr. Bennett: Well, the latter is certainly our position. We're not against short-line railways per se. Certainly short-line railways are a better answer than trucks, in our opinion. We're railway workers. However, we have negotiated hard and have given up a number of things in lieu of certain benefits, and we would hate to see them lost in that manner. We view short lines as just another anti-labour method of doing away with unions.

Mr. Angus: So it's how they're done, not the fact that they're done, that's the concern.

Mr. Bennett: That's correct.

Mr. Angus: Correct me if I'm wrong on this, but it's my understanding that the UTU has recently arrived at a collective agreement with one of the major rail lines in the east of Ontario—correct me if I've got the geography wrong—where, through collective bargaining, the company was able to achieve much greater flexibility in terms of the operation of the existing system. If that's correct, can you elaborate for the committee exactly what transpired, what the trade-offs were, and what gains were made by both sides?

Mr. Bennett: Mr. Angus and Mr. Chairman, no, I cannot elaborate on that information because I don't know the details. However, I can tell you that it was in western Canada. It was the Okanagan subdivision.

We're very proud of that achievement, and I regret that I did not bring a copy of the agreement. However, I will certainly fax it to the clerk tomorrow.

[Traduction]

M. Bennett: La plupart de nos membres travaillent pour le CN et le CP; ils sont chefs de trains, contre-maîtres de triage, serre-freins et aides de triage. Nous représentons aussi des conducteurs d'autocars de Terre-Neuve et de l'Ontario, des mécaniciens de locomotives de la Quebec North Shore and Labrador Railway. . .

M. Keyes: Avez-vous des membres dans toutes les provinces?

M. Bennett: Oui, sauf dans les provinces où l'Office national des transports a autorisé l'abandon des chemins de fer, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons donc des membres dans les huit autres provinces ainsi qu'au Yukon.

M. Angus: Monsieur Bennett, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie d'avoir bien voulu nous faire part de vos remarques.

J'aimerais d'abord vous poser une question sur les lignes courtes. Votre syndicat et vous-même avez été parmi les principaux opposants à l'instauration des lignes courtes, dont la première a été créée en Alberta. D'ailleurs, je crois que votre syndicat s'est adressé aux tribunaux à ce sujet, mais qu'il a perdu sa cause avec l'aide du Parlement du Canada. Si j'ai bien compris, la question était de savoir de quel palier de gouvernement—fédéral ou provincial—relevaient les employés des lignes courtes.

Je vous pose ma question sans détour: votre syndicat, les TUT, s'oppose-t-il aux lignes courtes? Est-ce qu'il ne s'agit pas plutôt pour vous de vous assurer que les gains que vous avez obtenus à la table de négociation seront conservés tant que vous n'aurez pas négocié une nouvelle convention collective au nom de vos membres?

M. Bennett: Cela, c'est notre position. Nous ne sommes pas contre les lignes courtes. Il est certainement préférable d'avoir des lignes courtes que des camions, à notre avis. Nous sommes des travailleurs du chemin de fer. Cependant, nous avons négocié dur et fait de nombreuses concessions pour obtenir certains avantages que nous ne voulons pas perdre. Les lignes courtes ne sont pour nous qu'une autre mesure antisyndicale, une autre façon de se débarrasser des syndicats.

M. Angus: C'est donc la façon dont on a établi les lignes courtes qui vous préoccupe, et non pas l'instauration de ces lignes à proprement parler.

M. Bennett: C'est exact.

M. Angus: Corrigez-moi si je me trompe, mais je crois savoir que les TUT ont récemment signé une convention collective avec l'une des principales sociétés ferroviaires de l'Est de l'Ontario—je me trompe peut-être de région—et que grâce à la négociation collective, l'entreprise a pu assouplir l'exploitation du système existant. Si c'est exact, pourriez-vous nous donner des détails, nous expliquer quels compromis ont été faits et quels gains ont été réalisés par les deux camps?

M. Bennett: Monsieur le président, monsieur Angus, je ne peux vous en dire plus long car je ne connais pas les détails. Je peux cependant vous préciser que cela s'est passé dans l'Ouest du Canada, dans la subdivision de l'Okanagan.

Nous sommes très fiers de cette réalisation et je regrette de n'avoir pas apporté avec moi un exemplaire de cette convention collective. Mais je peux certainement la faire parvenir au greffier par télécopieur demain.

[Text]

Basically, what we did was all the unions sat down with the railway representatives and suggested we do a pilot project, pick a sub, and relax. We didn't change the collective agreements; we just took a different approach to how we were going to manage that subdivision together. And that's the important thing, to manage it together.

Mr. Angus: Now, does that mean some of your members will do the work that has normally been considered the responsibility of the BLE or the carmen, under CAW?

Mr. Bennett: No.

Mr. Angus: So it's still within each union, is it?

Mr. Bennett: Yes.

Mr. Angus: Is there flexibility within the various elements of each union, then?

Mr. Bennett: Yes, as I understand it.

Mr. Angus: Okay, so there is flexibility. This image of never-budging unions does not apply.

Mr. Bennett: Oh, most definitely not. As a matter of fact, if you look at all the towns or terminals we've closed and all the concessions we've made, the fact that we just negotiated a conductor-only agreement in between contracts without any threat of strike from either side—

Mr. Angus: I'm sorry, what is a conductor-only contract?

Mr. Bennett: A conductor-only contract is where we reduced the crew size from two members to one. In other words, there's only an engineer and a conductor on trains now, on many trains.

Mr. Angus: Okay. Perhaps that's the one I was thinking about. Is that specifically in eastern Canada?

Mr. Bennett: It started in eastern Canada. The first one was done on CP between Windsor and Toronto on road-raters. Then the CN general chairman in central Canada—Ontario, basically—did it for all trains. Then it was done in western Canada, then eastern Canada, on CN.

Mr. Angus: And has this all been done outside the normal contract negotiations?

Mr. Bennett: Outside the normal collective bargaining.

Mr. Angus: What were the trade-offs? Was it job security for the remaining crew?

• 2005

Mr. Bennett: There was job security and a severance package.

Mr. Angus: I guess it would be appropriate for me to give you an opportunity to respond to my colleague's question that was put to CAW earlier. You were in the room and you were chomping at the bit to respond to Joy Langan's question about the remote control operation of some of the yard equipment on a pilot project basis.

[Translation]

Essentiellement, tous les syndicats ont rencontré les représentants de l'employeur et ont proposé la mise sur pied d'un projet pilote dans une subdivision. Les conventions collectives n'ont pas été modifiées; on a simplement adopté une nouvelle méthode d'administration. Dorénavant, les employeurs et les employés collaborent dans l'administration de cette subdivision.

M. Angus: Est-ce que cela signifie que certains de vos membres effectueront les tâches qui auraient incombé normalement à un membre de la FIL ou à un wagonnier du syndicat des TAC?

M. Bennett: Non.

M. Angus: Chaque syndicat conserve ses responsabilités?

M. Bennett: C'est exact.

M. Angus: Il y a donc une certaine marge de manoeuvre pour les divers éléments de chaque syndicat?

M. Bennett: Oui, pour autant que je sache.

M. Angus: Il y a une certaine souplesse. Il est donc faux de dire que les syndicats sont immobilistes.

M. Bennett: Certainement. D'ailleurs, si vous tenez compte de tous les terminaux et de toutes les localités qui ont été abandonnés et de toutes les concessions que nous avons faites, si vous tenez compte du fait que nous venons de négocier une entente pour les chefs de train seulement, et ce, sans qu'il y ait menace de grève ou de lock-out. . .

M. Angus: Excusez-moi, mais qu'est-ce qu'un contrat pour chef de train seulement?

M. Bennett: Il s'agit d'un contrat qui prévoit la réduction de l'équipe qui ne compte plus qu'un membre au lieu de deux. En d'autres termes, il n'y a plus qu'un mécanicien et un chef de train à bord de bon nombre de trains.

M. Angus: Je vois. C'était peut-être à cela que je pensais. Est-ce une particularité de l'Est du Canada?

M. Bennett: Cela a commencé dans l'Est du Canada, en effet. Le premier de ces contrats a été signé par le CP pour les véhicules rail-route du tronçon Windsor-Toronto. Puis, le président général du CN pour le centre du Canada—pour l'Ontario essentiellement—a fait de même pour tous les trains. On a ensuite emboîté le pas dans l'Ouest puis et dans l'Est du Canada au CN.

M. Angus: Ces ententes n'ont pas été signées dans le cadre du processus normal de négociations collectives?

M. Bennett: C'est exact.

M. Angus: Qu'avez-vous obtenu en retour? La sécurité d'emploi pour les autres membres des équipes?

M. Bennett: Nous avons obtenu la sécurité d'emploi et une indemnité de cessation d'emploi.

M. Angus: J'aimerais vous donner l'occasion de répondre à une question que ma collègue a posé un peu plus tôt aux représentants des TCA. Vous étiez ici, et je vous ai vu ronger votre frein; vous vouliez de toute évidence répondre à la question de Joy Langan sur le contrôle à distance de l'équipement de triage qui fait l'objet d'un projet pilote.

[Texte]

Mr. Bennett: I was only chomping on the bit to remind Joy that if she needed information on the railway union, she should call the UTU. With respect to that issue, it's another area that's been negotiated; it was negotiated under the terms of technological change and it's been in effect in Winnipeg for some time.

Mr. Angus: So is that with your members as opposed to the BLE, or both?

Mr. Bennett: It's with our members. The BLE are still in arbitration on the issue.

Mr. Angus: Okay. So it's your members then that are operating the belt packs.

Mr. Bennett: The belt packs, that's correct.

Mr. Angus: Has that traditionally been their area of jurisdiction in any case?

Mr. Bennett: We view it as our area if we feel it is safer to have the full crew, but if it's going to happen we're the people who would normally give the signal and that's why we have taken the position that the belt pack is ours.

Mr. Angus: Okay. A final question, Mr. Bennett. In your remarks, you use the phrase "some kind of pattern", when talking about a rail network. Were you suggesting that the UTU is supportive of the work that is being currently done by the provinces and the federal government to try to arrive at the design of a basic rail infrastructure, and that this infrastructure be used as the lowest level to which rail can be reduced and that no further application will go to the NTA dealing with that basic infrastructure? Is that what you are suggesting when you use the phrase "some kind of pattern", or was I misinterpreting that?

Mr. Bennett: No. We're aware of what the provinces and the federal government have done under that ministers of transport committee that they set up. However, we weren't invited, nor asked, nor were we allowed to participate. However, that's the type of situation we would support, this basic level. But we would have to have a lot of guarantees before we could support anything that would do with rationalization.

Mr. Angus: Good. Thank you, Mr. Bennett.

Mr. Bennett: Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Bennett; we appreciate you appearing. I am sure the clerk will get to those matters you mentioned.

We have the Canada Westbound Rate Agreement. Welcome, gentlemen. If you would introduce yourselves, then we look forward to your brief.

Mr. Richard Rusk (Legal Counsel, Canada Westbound Rate Agreement): Thank you, Mr. Chairman. With me are Edward J. Le Blanc, managing director, and the counsel for the CWRA, Mr. David Angus.

Gentlemen, we will try to be brief. I know that people would probably like to know what the score is in Toronto and what the score is in Nova Scotia. We have prepared a submission, which I will only give you an overview of. I believe the clerk is handing it out.

[Traduction]

M. Bennett: Je rongerais mon frein, car je voulais rappeler à Joy que, si elle avait besoin de renseignements sur le syndicat du chemin de fer, elle n'avait qu'à s'adresser aux TUT. Quant à cette question, c'est un autre domaine qui a fait l'objet de négociations. Il s'agissait d'un changement technologique qui existe à Winnipeg depuis un moment déjà.

M. Angus: Cela s'applique donc à vos membres plutôt qu'à ceux de la FIL, ou bien aux deux?

M. Bennett: Cela s'applique à nos membres. La FIL est encore en arbitrage sur cette question.

M. Angus: Je vois. Ce sont donc vos membres qui actionnent le dispositif d'arrimage?

M. Bennett: C'est exact.

M. Angus: C'est ce que veut la tradition?

M. Bennett: Nous estimons que cette responsabilité relève de nous si nous jugeons plus sûr qu'une équipe complète soit sur place, mais si nos membres donnent normalement le signal, nous estimons que ce sont eux qui devraient s'occuper du dispositif d'arrimage.

M. Angus: Très bien. Une dernière question, monsieur Bennett. Dans vos remarques, vous avez parlé d'un «plan quelconque» concernant le réseau ferroviaire. Est-ce à dire que les TUT appuient les travaux entrepris par les gouvernements fédéral et provinciaux en vue d'établir une infrastructure ferroviaire de base qui constituerait le niveau minimal acceptable et qu'on ne pourrait demander à l'ONT de le modifier? Est-ce ce que vous vouliez dire lorsque vous avez parlé d'un «plan quelconque», ou vous ai-je mal interprété?

M. Bennett: Vous m'avez bien compris. Nous sommes au courant de l'étude entreprise par les gouvernements fédéral et provinciaux par l'entremise du comité des ministres des Transports qui a été créé. Cependant, nous n'avons été ni invités ni autorisés à participer à ces travaux. Néanmoins, nous souhaitons l'établissement d'un réseau de base, mais il nous faudrait des garanties avant que nous donnions notre accord à quelque mesure de rationalisation que ce soit.

M. Angus: Très bien. Je vous remercie, monsieur Bennett.

M. Bennett: Merci à vous.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci, monsieur Bennett, d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité. Je suis certain que le greffier vérifiera les questions que vous avez mentionnées.

Nous accueillons maintenant les représentants du Canada Westbound Rate Agreement. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Veuillez d'abord vous présenter; nous écouterons ensuite votre exposé.

M. Richard Rusk (conseiller juridique, Canada Westbound Rate Agreement): Merci, monsieur le président, je suis accompagné de Edward J. Le Blanc, directeur général, et de M. David Angus, conseiller de la CWRA.

Messieurs, nous tenterons d'être brefs. Vous voulez sans doute connaître la situation à Toronto et en Nouvelle-Écosse. Nous avons rédigé un mémoire dont je vous donnerai un aperçu. Je crois que c'est ce que le greffier distribue en ce moment.

[Text]

Under index 1 is the submission itself. There is an executive summary of three pages at the beginning and we'd be glad to answer any questions that anyone on the committee might have afterwards.

● 2010

To begin with, a brief little bit of background history of the conferences and the CWRA. The CWRA is a shipping conference consisting of nine ocean carriers which offer regular scheduled container services in the trans-Pacific export trade from Canada to the far east. This trade is one of the most important to Canada in terms of export cargo tonnage.

In the trans-Pacific trade there are approximately two dozen lines operating via U.S. and Canadian ports. There are approximately 25 million tonnes of cargo which move via containers from North America to Asia, of which Canada accounts for approximately 20%.

Conferences themselves have existed since the 19th century, having originated in the India tea trade. With respect to Canada there has been exemption since 1965 from the anti-trust legislation. You may all be aware of the government decision in 1940 not to maintain a Canadian deep sea fleet. Since that time Canadian exporters and importers have relied upon foreign fleets.

A conference agreement is in essence an agreement between carriers whereby there are discussions and agreements on rates, terms and conditions of the carriage of goods and other matters. A tariff and the agreement is filed with the NTA, as required by the legislation.

There are two messages that the CWRA would like to pass on today to the committee. One is that the continuance of SCEA is essential from the viewpoint of carriers, and two is that SCEA works.

Numerous studies and reviews have demonstrated that market forces are very much in evidence in the Canadian trades and that SCEA serves to complement and not impede those market forces. Recent Transport Canada and NTA reports indicate that:

SCEA had not failed in its objective but rather it reaffirmed that market forces, not government regulation and policy, have been the dominant influence in Canadian liner trades in accordance with the legislation's initial intent.

These same studies have indicated that Canadian shippers have enjoyed favourable freight rates and high service levels in the trans-Pacific trades over the past decade. In the CWRA trade, rates paid by Canadian shippers for key commodities in 1990 were close to, and in many instances less than, the rates charged for the same commodities in 1983 in real terms.

Conferences allow carriers to compete but within a rate range that assures them a revenue stream which will adequately cover their high fixed costs, their significant capital investment in ships, terminals, equipment and systems and their strategic planning for meeting cargo growth needs.

[Translation]

À l'onglet 1, vous trouverez le mémoire même qui est précédé d'un résumé de trois pages. Nous serons ensuite heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Pour commencer, je vous donnerai un bref aperçu historique des conférences maritimes et de la CWRA. La CWRA est une conférence comprenant neuf transporteurs maritimes offrant des services réguliers de transport de conteneur pour le commerce d'exportation transpacifique entre le Canada et l'Extrême-Orient. Ce commerce est l'un des plus importants au Canada relativement au tonnage de fret d'exportation.

Au chapitre du commerce transpacifique, il y a environ deux dizaines de sociétés qui expédient leurs exportations à partir de ports canadiens et américains. Approximativement 25 millions de tonnes de cargaison sont expédiées en conteneurs de l'Amérique du Nord vers l'Asie, dont environ 20 p. 100 proviennent du Canada.

Les conférences existent depuis le XIX^e siècle; elles trouvent leur origine dans le commerce du thé indien. Au Canada, une dérogation existe depuis 1965 dans la loi antitrust. Vous savez sans doute que, en 1940, le gouvernement a décidé de ne pas maintenir sa flotte hauturière. Depuis lors, les importateurs et exportateurs canadiens doivent faire appel à des navires étrangers.

Une conférence est essentiellement une convention entre des transporteurs qui prévoit qu'ils devront s'entendre sur les tarifs, les conditions d'expédition des biens, et sur diverses autres questions. Le tarif et l'entente sont déposés auprès de l'ONT, comme l'exige la loi.

La CWRA aimerait faire part de deux points particuliers au comité aujourd'hui. Tout d'abord, il est essentiel pour les expéditeurs que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) continue de s'appliquer, et, deuxièmement, cette loi est efficace.

De nombreuses études ont démontré que les forces du marché s'exercent sur le commerce au Canada et que la LDCM sert de complément à ces forces de marché et ne leur fait pas obstacle. Des rapports publiés récemment par l'ONT et Transports Canada indiquent que:

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'a pas échoué; plutôt, elle a confirmé que les forces du marché, et non pas les politiques et les règlements du gouvernement, exercent la plus grande influence sur le transport maritime canadien, comme le prévoyait la loi à l'origine.

Ces mêmes études ont indiqué que les expéditeurs canadiens ont joui de tarifs de fret favorables et de services de grande qualité au chapitre du commerce transpacifique au cours des dix dernières années. Au sein de la CWRA, les tarifs payés par les expéditeurs canadiens pour les principaux articles en 1990 étaient presque les mêmes que ceux de 1983, en dollars réels, et dans certains cas, ils étaient inférieurs.

Les conférences permettent aux transporteurs de soutenir la concurrence dans un cadre tarifaire leur garantissant des recettes régulières qui compensent pour les coûts fixes élevés, les investissements importants d'immobilisation dans les navires, les terminaux, les équipements et les systèmes, ainsi que la planification stratégique nécessaire pour répondre à la croissance des cargaisons.

[Texte]

Regarding service, by any standard Canadian shippers have enjoyed an unprecedented improvement in service since the mid-1980s. In a relatively short span of time, carriers in trans-Pacific trade have moved from largely port to port by inducement call services to intermodal networks spanning all North America which include fixed-day weekly service, faster more fuel efficient ships, modern container terminals, truck and rail schedules timed to ship arrivals and departures to eliminate terminal delays, specialty equipment such as refrigerated and controlled atmosphere containers that have literally opened new foreign markets by extending shelf-life of perishable commodities, electronic cargo tracking, stowage and routing systems which speed loading, unloading and delivery.

These service benefits represent a carrier commitment to the North American trade which to a large extent did not exist 10 years ago in terms of the services made available today. While they've reduced significantly the per unit cost of moving a container load of cargo, the fixed cost of providing this kind of service is staggering. Carriers need some kind of price stability and predictability to take to their lenders and their investors. Freight rates today do not produce a satisfactory return on invested capital. The inadequate return on assets would only be exacerbated by a completely deregulated market. It would not begin to provide the comfort level necessary to stimulate investment in equipment and systems replacement, let alone foster service expansion.

• 2015

The Competition Act exemption for shipping conferences is not unlimited; there are various control mechanisms, both in SCEA and the National Transportation Act. The exemption itself is subject to various things, including filing and other factors set out in the act. You will find them at tab 8 in the submission. Nor is it unique, in that numerous other industries and activities have qualified exemptions from the Competition Act. Some that come to mind under the Competition Act itself are qualified exemptions for agreements between exporters, fishermen and certain regulated industries.

Unilateral action by Canada in abolishing or significantly modifying SCEA would jeopardize Canadian ports such as Halifax and Vancouver, which are particularly vulnerable to cargo shifts to easily accessible U.S. ports. SCEA should not be repealed, nor should it be automatically repealed in the unlikely event that the U.S. government repeals the U.S. shipping act of 1984. Such an issue should only be dealt with in an international forum with consensus from all major trading partners of Canada, since virtually all major trading partners of Canada recognize conferences and exempt them from antitrust legislation.

With respect to comments regarding other recommendations, number 31 reads as follows:

[Traduction]

En ce qui concerne le service, les expéditeurs canadiens ont joui d'améliorations sans précédent depuis la moitié des années quatre-vingt. En relativement peu de temps, les transporteurs du commerce transpacifique ont abandonné le service de port à port pour proposer plutôt, par le biais de services d'appels incitatifs, des réseaux intermodaux qui s'étendent dans toute l'Amérique du Nord et qui comprennent le service hebdomadaire à jour fixe, des navires plus rapides et moins énergivores, des terminaux pour conteneurs modernes, des horaires de trains et de camions adaptés aux arrivées et aux départs des navires pour éliminer l'attente au terminal, de l'équipement spécialisé, tels des conteneurs réfrigérés et à atmosphère contrôlée qui ont littéralement ouvert de nouveaux marchés étrangers en prolongeant la durée utile des denrées périssables, et des systèmes électroniques de localisation, d'arrimage et de routage des cargaisons qui accélèrent le chargement, le déchargement et la livraison.

Ces nouveaux services traduisent l'engagement des expéditeurs à l'égard du commerce nord-américain, lequel, dans une grande mesure, n'existait pas il y a dix ans ou, à tout le moins, ne dispensait pas les services offerts aujourd'hui. Le coût unitaire du transport d'un conteneur a été par le fait même réduit de façon importante, mais le coût fixe de ce genre de service reste renversant. Les transporteurs ont besoin de prix prévisibles et stables pour obtenir des prêts et des investissements. Les tarifs actuels n'assurent pas un rendement satisfaisant du capital investi, ce qui ne serait qu'exacerbé dans un marché entièrement déréglementé. Cela ne rassurerait pas suffisamment les transporteurs pour qu'ils investissent dans le remplacement des systèmes et des équipements, encore moins pour qu'ils envisagent l'expansion de leurs services.

La Loi sur la concurrence prévoit une exemption pour les conférences maritimes qui est cependant limitée; divers mécanismes de contrôle existent autant dans la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes que dans la Loi sur les transports nationaux. L'exemption même est assujettie à différentes choses, y compris le dépôt de rapports et d'autres exigences prévues par la loi et que nous énumérons à l'onglet 8 de notre mémoire. Cette exemption n'est pas non plus unique puisque de nombreux autres secteurs et activités jouissent d'une exemption en vertu de la Loi sur la concurrence. Ainsi, la Loi sur la concurrence prévoit des exemptions conditionnelles pour les ententes entre exportateurs, pour les pêcheurs et pour certains secteurs réglementés.

Si le Canada décidait unilatéralement de supprimer ou de modifier substantiellement la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, il mettrait en danger les ports canadiens de Halifax et de Vancouver qui sont particulièrement vulnérables au déplacement de cargaisons vers les ports américains plus accessibles. La LDCM ne devrait pas être révoquée, même dans l'éventualité peu probable où le gouvernement américain révoquerait sa loi sur le transport maritime de 1984. Cette question devrait d'abord faire l'objet de discussions dans le cadre d'une tribune internationale regroupant les principaux partenaires commerciaux du Canada, puisque presque tous ces pays reconnaissent les conférences canadiennes et les exemptent de l'application de leur loi antitrust.

Voici nos commentaires concernant les autres recommandations. La recommandation 31 est ainsi formulée:

[Text]

We recommend the Minister of Transport introduce amendments to section 5 of the SCEA to permit shipping conferences to contract for and quote through freight rates for pre-carriage or onward land carriage.

CWRA members have no objection to this recommendation. I think that it should be pointed out to the committee, for purposes of clarification, that this recommendation refers to contracting for inland rates and quoting to shippers' inland rates.

The first one, contracting with inland carriers for inland rates, is currently prohibited by section 5 of SCEA, and again, CWRA has no objection to that. With respect to quoting through-rates to shippers, this is done now; it is permitted by SCEA and has been the practice for many years. It brings into question how this recommendation would be reconciled with that found in annex D, volume 1, of the report, which appears to suggest that conferences should not be allowed to collectively set inland rates for carriage of goods on through-transport. I would refer you to annex D and the third-last proposal on page 243 under the Shipping Conferences Exemption Act.

With respect to the definition of service contracts and the proposal in annex D of volume 1, the NTA review commission suggests that the definition of service contract be amended to permit a shipper to contract a stated proportion of his business to a conference as an alternative to a specified volume. The CWRA feels that is superfluous because such arrangements are already provided for under SCEA and the definition of loyalty contracts. As well, such arrangements are difficult to enforce in practice because carriers cannot easily verify the shipper's total volume of business in order to ensure that a shipper has indeed met his contractual obligations.

The next point refers to the annex D volume 1 proposal with respect to the information provided to designated shipper groups, and you heard the Canadian Shippers' Council views on that earlier this evening. The CWRA feels the provisions under SCEA with respect to information provided to designated shipper groups should not be amended. The CWRA also provides information to the Canadian Shippers' Council in accordance with SCEA, examples of which you will find at tabs 5, 6, and 7 of the submission.

● 2020

In addition, it should be pointed out that in the past the Canadian Shippers' Council has demanded certain sensitive commercial and financial information that carriers feel they should not be obliged to divulge, and they feel SCEA should not be amended to provide for that.

Finally, with respect to the NTA Review Commission's proposal in annex D, which suggests that independent action on service contracts should be permitted, the CWRA is of the view that mandatory independent action and service contracts would

[Translation]

Nous recommandons que le ministre des Transports dépose des modifications à l'article 5 de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ce afin d'autoriser les conférences maritimes, à passer des contrats et à proposer des tarifs de fret d'entier parcours multimodal.

Les membres de la CWRA ne s'opposent pas à cette recommandation. Cependant, je tiens à souligner aux membres du comité, pour que ce soit bien clair, que cette recommandation s'applique aux contrats pour le transport intérieur et aux tarifs proposés aux expéditeurs pour le transport intérieur.

Tout d'abord, les contrats avec les transporteurs intérieurs à des taux de transport intérieur sont actuellement interdits par l'article 5 de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes; la CWRA ne s'oppose pas à cela non plus. Pour ce qui est de proposer des tarifs forfaitaires aux expéditeurs, cela se fait déjà; la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes le permet et c'est une pratique courante depuis de nombreuses années. Cela m'amène donc à demander comment cette recommandation pourra être conciliée avec la suggestion figurant à l'annexe D, volume 1, du rapport, selon laquelle les conférences ne devraient pas être autorisées à offrir des tarifs pour le transport intérieur de biens dans le cas de transport par des transporteurs successifs. Je vous renvoie à ce sujet à l'annexe D, dernière proposition de la page 267 sous la rubrique «Loi dérogatoire sur les conférences maritimes».

Pour ce qui est de la définition de «contrat d'exclusivité limitée» et de la proposition figurant à l'annexe D, volume 1, la Commission d'examen suggère que cette définition soit modifiée de façon à permettre aux expéditeurs d'octroyer à une conférence un contrat visant une proportion donnée de ses activités plutôt qu'un volume précis. La CWRA juge cette mesure superflue puisque ces arrangements sont déjà régis par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et la définition de «contrats d'exclusivité». En outre, il est difficile de mettre en pratique ces contrats car les expéditeurs ne peuvent vérifier facilement le volume total des activités d'un autre expéditeur afin de s'assurer que ce dernier a honoré ses obligations contractuelles.

Le point suivant de l'annexe D, volume 1, porte sur les informations fournies à certains groupes de transporteurs. Vous avez entendu plus tôt ce soir le point de vue du Conseil des expéditeurs canadiens. La CWRA estime que les dispositions de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes concernant les informations fournies à certains groupes de transporteurs ne devraient pas être modifiées. La CWRA fournit des renseignements au Conseil des expéditeurs canadiens, conformément à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, et nous en donnons des exemples aux onglets 5, 6 et 7 de notre mémoire.

Il convient de faire remarquer, en outre, que le Conseil des expéditeurs canadiens a déjà réclamé certaines informations commerciales et financières de nature délicate à la divulgation desquelles les transporteurs s'opposent, et la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ne devrait pas, à leur avis, être modifiée dans ce sens.

Enfin, en ce qui concerne la proposition de la Commission d'examen de l'ONT, qui figure à l'appendice D, et d'après laquelle il conviendrait d'autoriser une action indépendante sur les contrats d'exclusivité limitée, notre association considère

[Texte]

ultimately lead to the destruction of the conference system. Such provisions were removed from the bill that led to SCEA in 1987, following review of the bill as it then was by this committee and a Senate committee.

Independent action and service contracts would become a device to grant short-term discriminatory rates that would undermine the stability the conference system is intended to promote. A commonly given reason or rationale for having independent action and service contracts is that we see very few service contracts in Canada. The reason is that there is no provision in SCEA for mandatory independent action and service contracts.

I feel this is erroneous. There are a number of market factors that account for the relatively low number of service contracts in Canada. First and foremost, the prevailing market conditions are such that shippers have little incentive to commit to any carrier over a given period of time at a given rate when the shipper can obtain a reasonable rate through informal negotiations or through independent action on the tariff rate, as is currently the case under the legislation. Second, there's no evidence of extensive use of service contracts by non-conference carriers, and third, many Canadian shippers ship small quantities that don't necessarily warrant service contracts.

In conclusion, the CWRA contends that the record speaks for itself. Service levels have improved and expanded, competition remains healthy, and rates have followed the market. SCEA is working and must be maintained.

If you have any questions, we'd be pleased to answer them.

Mr. Keyes: Thank you for your very thorough brief. You said SCEA works but the Canadian Shippers' Council, as you heard earlier this evening, said SCEA should be abolished. The CSC says the dispute resolution mechanisms are too complex, cumbersome and costly. Can you comment on that?

Mr. Rusk: I'll preface my response with a comment. As you may be aware, the NTA has conducted annual reviews of the transportation legislation since 1988, up to and including last year. A significant part of that has addressed SCEA and shipping conferences, and surveys done by the NTA have consistently demonstrated that many shippers just don't understand how SCEA works. I suppose lack of understanding may lead some people to say it should be abolished, but I think when you understand how it works, that's not the conclusion.

The dispute resolution mechanisms—there are essentially two, one under SCIA and one under the National Transportation Act—from a conference viewpoint, they're there and they're efficient. In terms of the length of the delay of a response, I suppose we would all like government agencies to respond more quickly in certain circumstances. But in listening to the Canadian Shippers' Council I sense that what they really seem to be saying is giving the NTA a role it wasn't really intended to play, and that's somewhat similar to the FMC in the United States, tariff enforcement. I don't think that was ever intended to be the role of the NTA.

[Traduction]

qu'une action indépendante obligatoire et des contrats d'exclusivité limitée entraîneraient, en dernier ressort, la destruction du système des conférences. Un examen de l'avant-projet de Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1987 fait par ce comité et par un comité du Sénat a abouti à la suppression des dispositions à cet effet.

La possibilité d'agir indépendamment et de conclure des contrats d'exclusivité limitée deviendrait une astuce pour accorder des tarifs discriminatoires à court terme qui saperaient la stabilité que le système de conférences cherche à encourager. L'argument fréquemment invoqué en faveur d'une action indépendante et de contrats d'exclusivité limitée est qu'il existe très peu de contrats de ce genre au Canada pour la bonne raison que la LDCM ne contient aucune disposition en faveur d'une action indépendante obligatoire et de contrats d'exclusivité limitée.

Cela me paraît faux: diverses caractéristiques du marché expliquent le nombre relativement faible, au Canada, de contrats d'exclusivité limitée. Tout d'abord, la conjoncture est telle que les expéditeurs ne sont guère encouragés à accorder à un transporteur un certain tarif sur une période donnée, alors que ce transporteur peut obtenir un tarif raisonnable par des négociations informelles ou par une action indépendante sur les tarifs, comme cela se passe actuellement avec la loi. En second lieu, les expéditeurs qui ne font pas partie de la conférence ne semblent pas non plus faire grand usage des contrats d'exclusivité limitée; et en troisième lieu, pour beaucoup d'expéditeurs canadiens, le volume des expéditions ne justifie pas de tels contrats.

En conclusion, la CWRA vous demande de juger l'arbre d'après ses fruits: les services se sont améliorés et multipliés, la concurrence reste saine et les tarifs ont évolué en fonction du marché. La LDCM a porté ses fruits et doit être maintenue.

Nous sommes à votre disposition pour répondre à vos questions.

M. Keyes: Merci de votre mémoire très détaillé. D'après vous, la LDCM a porté ses fruits, mais le Conseil des expéditeurs canadiens, lui, comme vous l'avez entendu tout à l'heure, réclame son abolition. Il soutient que les mécanismes de règlement des différends sont trop complexes, trop lourds et trop coûteux. Qu'en pensez-vous?

M. Rusk: Permettez-moi une remarque préliminaire à ma réponse: depuis 1988 jusqu'à l'an dernier inclus, l'ONT a examiné annuellement la loi sur les transports en se fondant en grande partie sur la LDCM et les conférences maritimes; il ressort de toutes ses enquêtes qu'un grand nombre d'expéditeurs ne comprend pas comment fonctionne la LDCM. Un grand nombre de ceux qui réclament l'abolition de cette loi pèchent par ignorance. Je suis persuadé que s'ils comprenaient les rouages de cette loi, ils n'arriveraient pas à la même conclusion.

Quant aux mécanismes de résolution des différends, qui sont, pour l'essentiel, au nombre de deux, l'un dans le cadre de la LDCM, l'autre de la Loi nationale sur les transports, ils existent et, du point de vue des conférences maritimes, ils sont efficaces. Quant aux délais que ces dispositions entraînent, nous aimerions tous, il me semble, que les organismes gouvernementaux réagissent plus rapidement dans certaines circonstances. Mais j'avais l'impression, à écouter le Conseil des expéditeurs canadiens, que ce que celui-ci voulait vraiment dire, c'est que l'ONT joue un rôle qui ne lui était pas vraiment dévolu, un petit peu comme la *Federal Maritime Commission* aux États-Unis, à savoir l'application des tarifs. Je ne crois pas qu'on ait jamais eu l'intention de faire jouer ce rôle à l'ONT.

[Text]

[Translation]

● 2025

As a final comment—and I might defer to Mr. Le Blanc on this—it helps to understand conferences a bit when one understands the process by which rates were established and negotiations that take place between the conference and the shippers.

Mr. Keyes: Just before you pass off to Mr. Le Blanc, part of your answer to me was that SCEA works. Maybe the shippers just don't understand how it works, but we heard from shippers who have, for example, gone the route of informal mediation when it came to the dispute-resolution mechanisms. They obviously know how they work: they've tried a couple of test cases. They say that they're too complex, and therefore it has created a problem for the shippers.

So I'm not sure that they don't understand how it works. Apparently they do, because they've gone through the process. It's that the process doesn't seem to work for them, that SCEA doesn't seem to work for them.

Mr. Rusk: Frankly, I think it is quite a leap to say that because a dispute resolution mechanism may be cumbersome, or indeed you may disagree with the outcome, therefore SCEA doesn't work. The benchmark tests for whether SCEA works are looking at price levels, service levels, and the degree of competition that exists.

Mr. Keyes: Let's stop there, because, if I recall correctly, the shippers also said that when they asked questions or came to situations of surcharges, for example, those surcharges at times appeared to them to be without any justification. Also, if there was justification of some kind, it was never demonstrated to them.

So you can see their frustration. You're charging a rate. We don't know where you're pulling it from, whether it's out of the air or some mathematical equation; but if it is a mathematical equation and not out of the air, you're not telling us how you're reaching this thing. So we just keep paying.

Mr. Rusk: Again, I may defer to Mr. Le Blanc in terms of how those rates are established.

Mr. Edward J. Le Blanc (Managing Director, Canadian Westbound Rate Agreement): Basically, if you're talking about specifically an ocean freight rate, it's established by it being proposed by a shipper either coming to the conference or bringing it through one of the member lines. It's introduced at the table and the member either supports it or doesn't support it.

The other members have a choice to go ahead and support that, but if the first member says this fits my bill, this fits my price and I'm taking action to support this shipper, the other members have a choice either to take that rate level and adopt it as their rate level, as well, for that particular commodity or not to take it and it becomes an independent action.

Mr. Keyes: Or they're out?

Mr. Le Blanc: No, no. An independent action is a separate rate level. We have on file from last year around 2,000 independent actions that were filed by single lines providing rates to shippers that were not agreed upon by the entire group.

En conclusion—mais M. Le Blanc voudra peut-être ajouter quelque chose sur ce point—il est utile de comprendre le rôle joué par les conférences pour l'établissement des tarifs et d'être au courant des négociations entre la conférence et les expéditeurs.

M. Keyes: Avant d'entendre ce que M. Le Blanc a à nous dire, je voudrais apporter une précision à votre réponse concernant la LDCM. Il y a peut-être des expéditeurs qui ne comprennent pas comment cette loi fonctionne, mais d'autres, en revanche, sont venus témoigner devant nous et nous ont dit avoir adopté la médiation à l'amiable pour résoudre les différends. Ils savent donc comment la loi fonctionne, ils ont essayé de l'appliquer à plusieurs cas et ils soutiennent qu'elle est trop complexe et qu'elle cause donc des difficultés aux expéditeurs.

Je ne sais donc pas si on peut alléguer l'ignorance: en voulant s'en servir, ils ont bien dû apprendre à connaître la loi. Ce qu'ils reprochent à la LDCM, c'est de ne pas leur simplifier les choses.

M. Rusk: Ce n'est pas parce qu'un mécanisme de résolution de différends est complexe ou parce que vous n'êtes pas d'accord avec l'issue du règlement que vous êtes en droit de rejeter une loi. C'est aller trop loin, les vrais critères étant le niveau des prix, le niveau des services et le degré de concurrence depuis que la LDCM a été mise en vigueur.

M. Keyes: Tenons-nous en là, car si j'ai bonne mémoire, les expéditeurs ont également dit que lorsqu'ils posaient des questions ou abordaient, par exemple, la question des majorations, ces dernières leur semblaient presque toujours sans justification et, si justification il y avait, celle-ci ne leur était jamais expliquée.

Vous comprendrez donc leurs frustrations: vous imposez un tarif sans que nous sachions comment vous l'établissez, si c'est sur l'inspiration du moment ou par une opération mathématique complexe, mais, dans ce dernier cas, vous n'expliquez pas comment vous arrivez à ce calcul, et c'est à nous de régler l'addition.

M. Rusk: Je vais de nouveau demander à M. Le Blanc de vous expliquer comment sont calculés ces tarifs.

M. Edward J. Le Blanc (directeur général, Canadian Westbound Rate Agreement): Les tarifs de fret sont établis sur proposition, à la conférence, d'un expéditeur ou par ses membres. Le membre de la conférence peut, ou non, appuyer la proposition.

Les autres membres peuvent être d'accord ou non, mais si le premier membre dit que ce tarif lui convient et qu'il soutient cet expéditeur, les autres membres peuvent soit accepter ce tarif et l'adopter pour eux-mêmes, pour les marchandises en question, soit le rejeter, ce qui en fait une action indépendante.

M. Keyes: Ou ils sont éliminés?

M. Le Blanc: Non, une action indépendante signifie un tarif distinct. L'an dernier, il y a eu environ 2 000 actions indépendantes présentées par des lignes maritimes proposant aux expéditeurs des tarifs sur lesquels ils n'avaient pu se mettre

[Texte]

So that particular carrier finds it within his particular service to be able to fit the bill for that shipper and provide that shipper with that particular rate level. That might not necessarily be reflective of what the group wants to do, but it is certainly reflective of the pricing for that category.

Mr. Keyes: What of the surcharge business?

Mr. Le Blanc: On the surcharge business, we believe that within the CWRA we have provided documented proof of bunker surcharges. We've provided a published formula in pamphlet form. It's based on the *Journal of Commerce* bunker price indexes, with a weighted formula per port of load where you take on your bunker, and it's calculated out.

Any member of the Canadian Shippers' Council or any other shipper has that pamphlet available to them, has that formula available, and can calculate it on any given day.

Mr. Keyes: On any given commodity?

• 2030

Mr. Le Blanc: On any given commodity. It's a surcharge; it's in addition to the ocean freight rate, but it's based on the excesses in bunker based on world market prices that we can't control. It's fluctuation in world bunker prices. Because it makes up such a high fixed cost to a carrier, it's something that you need to be able to adjust for with the market fluctuations. So we provide a calculated formula within a public pamphlet.

Those rates are also available on a daily basis in a dollar figure through a CWRA fax bulletin that you can dial into and pull out on your fax machine.

Mr. Keyes: Would the shippers survive or how difficult would it be if SCEA was sunsetted for no more than say three years?

Mr. Le Blanc: You always get into problems commercially when you start putting forward ideas that just don't secure investment on a long-term basis. That's what you would be doing. You would be sending out a signal, actually, to the carriers that there is no set market, that there's no understanding of where you're going to beyond that three-year sunset clause.

The sunset clause was in place and deleted from the last piece of legislation on the go-around. Generally it's accepted that conferences are in place internationally. Why would we as Canadians want to send out a signal that's different from what we are dealing with on a competitive basis globally?

Mr. Keyes: So SCEA provides your shippers with some kind of a security blanket for future investment.

Mr. Le Blanc: It certainly provides carriers, and therefore shippers. . . It's extended to shippers. If carriers seem to be satisfied that market fluctuations are taking place but the conference system offers some sort of stability to them, then it is extended that shippers also enjoy that comfort zone that's extended to the carriers, yes.

Mr. Angus: What would be the impact if Canada unilaterally withdrew from the shipping conferences, irrespective of whether it was tied into actions in the United States? If we just decided on our own to pull out, what would be the economic impacts of that?

[Traduction]

d'accord avec le reste du groupe. Ce transporteur décide donc d'assurer ce service, à ce tarif, pour cet expéditeur sans engager par là le groupe, mais c'est certainement une indication du prix pour cette catégorie.

M. Keyes: Et qu'en est-il de la majoration?

M. Le Blanc: Notre association a publié, dans une brochure, une formule de calcul de la surtaxe de soutage, basée sur l'indice des prix de soutage du *Journal of Commerce*, avec une formule pondérée par port où vous chargez votre soute, et le calcul est fait en fonction de cela.

Cette brochure a été adressée à tous les membres du Conseil des expéditeurs canadiens ainsi qu'à tous les autres expéditeurs, et le calcul peut donc se faire à tout moment.

M. Keyes: Sur toutes les marchandises?

M. Le Blanc: Sur toutes les marchandises. C'est une surtaxe qui s'ajoute au tarif du fret maritime, mais calculée proportionnellement aux excédents de soutage à partir des prix du marché mondial que nous ne maîtrisons pas. Il y a fluctuation des prix mondiaux du soutage. Cette surtaxe constitue un coût fixe élevé pour le transporteur, il faut pouvoir s'adapter aux fluctuations du marché et c'est pourquoi nous avons distribué cette brochure contenant la formule de calcul.

Ces tarifs sont également publiés quotidiennement, en dollars, par un bulletin télécopié du CWRA, que vous pouvez obtenir en composant un numéro sur votre télécopieur.

M. Keyes: Si la LDCM contenait une disposition de temporisation de trois ans, par exemple, les expéditeurs auraient-ils du mal à s'en tirer?

M. Le Blanc: Toute incertitude à long terme crée toujours des problèmes dans le monde commercial et avec une idée de ce genre, c'est ce que vous feriez. Cela revient à faire savoir aux transporteurs qu'il n'existe pas de marché fixe et qu'au delà de trois ans, on naviguera en territoire inconnu.

La disposition de temporisation existait dans la dernière loi et en a été supprimée. Il est généralement reconnu que les conférences opèrent dans le monde entier. Pourquoi en tant que Canadiens voudrions-nous nous différencier de nos concurrents mondiaux?

M. Keyes: La LDCM assure donc une certaine sécurité à vos expéditeurs pour leurs investissements futurs.

M. Le Blanc: Elle l'assure certainement aux transporteurs, et c'est pourquoi les expéditeurs. . . en bénéficient également. Si les transporteurs semblent rassurés qu'en dépit des fluctuations du marché le système de conférences leur donne, dans une certaine mesure, la stabilité, cette dernière profite également aux expéditeurs.

M. Angus: Qu'arriverait-il si le Canada se retirait unilatéralement des conférences maritimes, et ce, qu'il soit ou non lié aux États-Unis? Si nous nous en dégageons de notre propre chef, quelles seraient les répercussions économiques de ce geste?

[Text]

Mr. Rusk: The impact would be that you would see carriers being very reluctant to call on Canada. A number of carriers likely would stop calling on Canada and call on the United States.

Mr. Angus: The counter-argument was made earlier that they're coming to Vancouver for a reason. They're not coming to Vancouver because of the conferences. If it was more attractive to go through Seattle, then they would. How do you respond to that?

Mr. Rusk: Firstly, let me assure you that SCEA and similar pieces of legislation are extremely important to the carriers. They consider it to be very important.

Secondly, I don't think anyone would contend that nary a ship would ever call on the Canadian ports. I don't think that's the point. The point is that in terms of the levels of service that are available today and in terms of the numbers of options that are available to Canadian shippers today, if there was a unilateral repeal of SCEA, then that would impact upon the levels of service and the number of options available to Canadian shippers. I think it would also have a direct impact on Canadian ports.

Mr. Angus: Let me flip that over. Let's say that the United States unilaterally withdraws and Canada stays in.

Mr. Rusk: It would probably give a great strategic advantage to Canadian ports.

Mr. Angus: Gee, can we convince the Americans? We've heard from the eastern conferences, who say hey, folks—

Mr. Rusk: I might add that in terms of the consequences on ports you can imagine the whole infrastructure in place in terms of the stevedores and the port authorities, the trucking companies that truck to those ports, etc.

• 2035

Mr. Angus: We heard from the eastern conferences that just because there's a conference doesn't mean we're going to make money. In fact, I think they suggested none of their carriers are in the black. What can you tell us about the state of the financial health of the members of your conference?

Mr. Rusk: I think perhaps Mr. Le Blanc will want to add something to what I say, but I think the response to that is "not great". I think you have a situation in the trade today where, on the outbound, export trade, capacity is running very high. I don't know what the numbers are, Ted could probably be more specific, but I would say 90% plus, simply because of the market conditions for Canadian exports and North American exports.

You don't have the same situation on the inbound trades. What goes out must come back. On balance, I think carriers today in the trans-Pacific trades are looking at very low returns on investment and have concerns about the future in terms of decisions they have to make today to invest in the necessary infrastructure, ships, container facilities, and so on that will be required to meet the needs of Canadian shippers in the years to come.

I'm certainly not an expert in terms of what it costs to do that, but it was explained to me that we're talking hundreds of millions of dollars up to a billion dollars to establish one weekly liner service. That takes, I believe, four or five ships and all the support infrastructure to do this. So it's a very, very significant investment.

[Translation]

M. Rusk: Les transporteurs hésiteraient beaucoup à faire appel au Canada et un certain nombre d'entre eux, au lieu de faire escale dans notre pays, feraient escale aux États-Unis.

M. Angus: Mais l'objection qu'on nous a avancée, c'est que ceux qui font escale à Vancouver ont une raison de s'y rendre et qu'ils n'y viennent pas à cause des conférences. S'il était plus à leur avantage de passer par Seattle, ils le feraient. Que répondez-vous à cela?

M. Rusk: Permettez-moi de vous assurer d'abord que la LDCM et d'autres textes de loi de ce genre sont d'une importance cruciale pour les transporteurs.

En second lieu, il n'y aurait plus beaucoup de navires qui feraient escale dans un port canadien, et nul ne le conteste. Mais ce qui importe, c'est que s'il y avait abrogation unilatérale de la LDCM, les services et les options actuellement offerts aux expéditeurs canadiens diminueraient considérablement et les répercussions s'en feraient également sentir sur les ports canadiens.

M. Angus: Voyons les choses sous un autre angle: supposons que les États-Unis, unilatéralement, se retirent et que le Canada maintienne cette loi.

M. Rusk: Cela donnerait probablement un grand avantage stratégique aux ports canadiens.

M. Angus: Qu'attendons-nous alors pour convaincre les Américains? Nous avons entendu les gens des conférences de l'Est qui disaient...

M. Rusk: En ce qui concerne les incidences sur les ports, imaginez toute l'infrastructure en place, les débardeurs et les autorités portuaires, les sociétés de camionnage qui acheminent les marchandises vers ces ports, etc.

M. Angus: D'après les membres des conférences de l'Est, ce n'est pas parce qu'on constitue une conférence qu'on va faire des bénéfices. Bien au contraire, ils nous ont dit que tous leurs transporteurs étaient déficitaires. Qu'en est-il de la situation financière des membres de votre conférence?

M. Rusk: M. Le Blanc voudra peut-être ajouter à mes propos, mais je peux vous affirmer qu'on ne pavoise pas. Avec la conjoncture actuelle, l'exportation est très forte; je n'en connais pas les chiffres exacts, Ted pourrait peut-être préciser, mais je pense qu'elle est de l'ordre de 90 p. 100 ou plus, simplement à cause des conditions du marché pour les exportations canadiennes et nord-américaines.

Mais la situation ne se présente pas de la même façon pour le commerce d'importation et l'un ne se conçoit pas sans l'autre. Dans l'ensemble, les transporteurs transpacifiques ne réalisent que de très faibles bénéfices; l'avenir pèse lourdement sur les décisions qu'ils doivent prendre aujourd'hui en matière d'investissement dans l'infrastructure, les navires, les installations de conteneurs, etc., qui seront nécessaires pour répondre, dans les années à venir, aux besoins des expéditeurs canadiens.

Je ne sais certainement pas ce qu'il en coûte au juste, mais on m'a dit qu'il fallait des centaines de millions de dollars, voire un milliard de dollars pour avoir un service de ligne hebdomadaire. Il faut à cet effet quatre ou cinq navires ainsi que toute l'infrastructure de soutien, ce qui représente donc un investissement considérable.

[Texte]

Mr. Angus: Finally, does any export grain move under conferences?

Mr. Rusk: No, grain moves out of Canada in bulk. Conferences are what are called liner conferences or liner shipping companies. It's containers only. It's out of Canada. The biggest chunk of it in terms of tonnes is raw material and semi-finished goods.

Mr. Richardson: I would like to follow up some of Mr. Angus's questions with regard to the conferences. . . the current status of some of the companies involved. I think perhaps when this legislation was contemplated in 1987 it was contemplated in clearly a different economy. The review commission itself suggests it found the effects of the reforms introduced by the SCEA in 1987 have been less than anticipated. To what extent is that a result of external market variations, a depression in the economy? Would they have been more active as anticipated in 1987 had the level of movement continued?

Mr. Rusk: I'm sorry. . . would it be more active in what respect?

Mr. Richardson: I guess in terms of the use of conferences. My sense from the review commission is that these haven't been used to the extent anticipated in 1987.

Mr. Rusk: Shipping conference services themselves?

Mr. Richardson: Yes.

Mr. Rusk: Speaking for the CWRA trans-Pacific trade, the CWRA or its predecessor has been in place since 1985. I think there are lines and companies that have come and gone on this trade. Certainly I believe the most recent would have been NLS, Nippon Liner Systems, which ended up merging with one of the present Japanese companies. So you've seen over the course of, say, the last 10 years a reduction in the number of lines overall.

As to whether in this trade you have seen a significant change in the use of conference versus non-conference, which I think is the essence of your question, I don't think there has been any significant trend in that regard. There may have been slight variations.

● 2040

Mr. Le Blanc: Probably a shift of about 5% to 7% would be my guesstimate in that sense. However, in that same timeframe between 1985 and now, in 1985 you had about 38 shipping lines servicing the trans-Pacific trade lane; you now have about 16 major shipping lots.

North American tonnage or North American volumes in 1985 ran at about a million FEUs, or foot equivalent units. Now the North American trade represents between 1.6 and 1.7 million FEUs. So you've seen a sizeable increase in capacity, a sizeable reduction in the number of carriers servicing the trade lane with no loss of service to the shippers or the spaces available for moving those cargoes. The rate levels between 1985 and 1993 have significantly dropped.

Mr. Richardson: I would just like to close with a question on the recommendation of these three that doesn't get much attention at the committee here. I take it, then, that these services are now becoming rather sophisticated with technology. You have a pretty good sense of what's out there, what's available, what competitive rates are. This is pretty much a high-tech industry now.

[Traduction]

M. Angus: Les conférences maritimes assurent-elles l'exportation des céréales?

M. Rusk: Non, les céréales sont exportées en vrac. Or, les navires de ligne et les conférences maritimes n'exportent qu'en conteneurs, l'essentiel du volume étant constitué de matières premières et de produits semi-finis.

M. Richardson: Je voudrais revenir sur certaines des questions posées par M. Angus à propos des conférences, à savoir le statut actuel de certaines des sociétés en question. En 1987, lorsque cette loi a été envisagée, la conjoncture était toute différente. La Commission d'examen elle-même reconnaît que les réformes introduites en 1987 par la LDCM n'ont pas répondu à son attente. Dans quelle mesure est-ce dû aux fluctuations du marché extérieur, au marasme de l'économie? Si la reprise s'était maintenue, les résultats auraient-ils été meilleurs, comme prévu en 1987?

M. Rusk: Excusez-moi. . . Auraient-ils été meilleurs à quel égard?

M. Richardson: Pour l'utilisation des conférences. Si je comprends bien la Commission d'examen, il n'a pas été fait appel aux conférences autant qu'on l'avait prévu en 1987.

M. Rusk: Aux services des conférences maritimes?

M. Richardson: Oui.

M. Rusk: Pour le trafic trans pacifique, le CWRA ou son prédécesseur existent depuis 1985. Il y a eu des lignes maritimes et des sociétés qui ont apparu et disparu, la plus récente étant NLS, *Nippon Liner Systems*, qui a fini par fusionner avec l'une des sociétés japonaises actuelles. Il y a donc effectivement eu, au cours des dix dernières années, une réduction de l'ensemble des lignes.

Et vous me demandez si dans l'ensemble, on a fait davantage ou moins appel aux conférences maritimes. Je ne crois pas, en dépit de faibles variantes, que les conférences attirent moins de clients.

M. Le Blanc: Je ne crois pas que cela représente un changement de plus de 5 à 7 p. cent. Mais pendant la même période, soit depuis 1985, on est passé de 38 lignes transpacifiques à environ 16 grande compagnies maritimes.

En 1985 le tonnage ou volume nord-américain s'élevait à environ 1 million de FEU, ou unités équivalent à 40 pieds; le commerce nord-américain représente actuellement entre 1,6 et 1,7 million de FEU. On constate donc une augmentation substantielle de la capacité, une diminution considérable du nombre de transporteurs sur cette ligne maritime, sans diminution parallèle des services aux expéditeurs ou des espaces servant au transport de ce fret. De 1985 à 1993, les tarifs ont considérablement baissé.

M. Richardson: J'aimerais terminer par une question sur la recommandation de ces trois témoins, recommandation à laquelle le comité ne s'est guère intéressé. Avec les progrès de la technologie, ces services sont plus perfectionnés. Vous savez assez bien ce qui existe, quels sont les tarifs concurrentiels. C'est devenu un secteur technologiquement avancé.

[Text]

Why I'm asking that question is because I'm curious about recommendation 30, which recommends this notice time for independent action on rates be reduced from 15 days to 10 days. Would that really make any difference?

Mr. Le Blanc: Not to this particular agreement. There already is 10 days. It's 10 days because it is in the U.S. and we mirrored ourselves after the U.S. legislation within this particular instance.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Rusk, American lines are part of your conference, are they?

Mr. Rusk: Yes, American generic in the sense of flag carriers. There are two.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): The taxpayers are paying a fair amount in order for the United States to maintain a merchant marine. Is that correct, and is this the same for most other countries too?

Mr. Rusk: I wouldn't profess to know the particulars of it, but it's my general understanding that there is either direct or, more likely, indirect subsidies for the U.S. fleets. Again, I'm not an expert in that and I wouldn't want to tread in unfamiliar waters.

It's certainly the issue, and I think the Canadian Shippers' Council touched upon this. One of the important considerations of Congress in the U.S. Shipping Act of 1984 and its predecessor was some degree of support or protection, if you will, for a U.S. flag fleet.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Are other countries in a similar position?

Mr. Rusk: Various countries have various indirect or direct subsidy programs for their national flag fleet. For example, many countries particularly in the Third World have cargo reservation laws for their national fleets.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Any subsidization?

Mr. Rusk: Perhaps Mr. Angus, who is still president of the Canadian Maritime Law Association, might have other specific comments on that.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Angus.

Mr. David Angus (Legal Counsel, Canada Westbound Rate Agreement): In all of our major trading partners in the shipping business, either at the construction level and/or in operating or in seamen's organizations, there's an element of assistance and tax relief that we just simply don't have in this country any more. That's why you've seen not only the gradual disappearance of our deep sea fleet but also our lakes fleet.

I heard somebody talking earlier today about a national transportation policy and where different industries would fit. For one, the shipping industry merits a little attention in this country on that. Well, we still do... but hurry.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): You'd get a great disagreement from our committee and our subcommittee in terms of the St. Lawrence Seaway.

[Translation]

Si je vous pose cette question, c'est par intérêt pour la recommandation numéro 30, d'après laquelle la période de préavis pour toute initiative indépendante prise par un membre d'une conférence maritime devrait être ramenée de 15 à 10 jours. Cela ferait-il vraiment une différence?

M. Le Blanc: Pas pour cette entente particulière. Il y a déjà un préavis de 10 jours parce qu'il en est ainsi aux États-Unis et que dans ce cas, nous nous sommes directement inspirés de la loi américaine.

Le vice-président (M. Atkinson): Monsieur Rusk, les lignes maritimes américaines font partie de votre conférence, n'est-ce pas?

M. Rusk: Oui, il y en a deux, américaines au sens où elles arborent le pavillon américain.

Le vice-président (M. Atkinson): Les contribuables paient cher pour que les États-Unis maintiennent une marine marchande, n'est-ce pas? En est-il de même pour la plupart des autres pays?

M. Rusk: Je ne connais pas les détails de cette question, mais je crois savoir qu'il y a des subventions, peut-être directes, mais plus probablement indirectes pour les flottes américaines. Je ne suis pas spécialiste de la question, je le regrette, et je ne voudrais pas m'aventurer sur un terrain mal connu.

C'est certainement un problème, et le Conseil des expéditeurs canadiens a abordé cette question. En effet le Congrès, avec la *U.S. Shipping Act* de 1984 et celle qui l'a précédée, tenait à soutenir ou à protéger, dans une certaine mesure, les transporteurs américains.

Le vice-président (M. Atkinson): Les autres pays sont-ils dans une position semblable?

M. Rusk: Bon nombre de pays offrent divers programmes de subventions, directes ou indirectes, à leurs transporteurs nationaux. C'est ainsi qu'un grand nombre de pays, en particulier ceux du Tiers monde, ont des lois réservant à leurs transporteurs nationaux un certain pourcentage du fret.

Le vice-président (M. Atkinson): Avec subventions?

M. Rusk: Peut-être M. Angus, qui est toujours président de l'Association canadienne de droit maritime, pourra-t-il vous donner son opinion là-dessus.

Le vice-président (M. Atkinson): Vous avez la parole, monsieur Angus.

M. David Angus (conseiller juridique, Canada Westbound Rate Agreement): Tous nos principaux partenaires commerciaux du commerce maritime, qu'il s'agisse de la construction, de l'exploitation ou des organisations de marins, bénéficient de mesures de soutien ou de dégrèvement fiscal que nous, dans notre pays, n'avons tout simplement plus. C'est la raison pour laquelle nous avons vu sombrer peu à peu notre flotte marchande hauturière de même que nos lacquiers.

J'ai entendu quelqu'un parler, tout à l'heure, d'une politique nationale des transports dans laquelle il serait fait place à divers secteurs. Le secteur de la navigation mérite qu'on s'occupe un peu plus de lui. Nous le faisons toujours encore... mais il faut faire plus, et vite.

Le vice-président (M. Atkinson): Pour la Voie maritime du Saint-Laurent, notre comité et notre sous-comité ne seraient certainement pas d'accord.

[Texte]

[Traduction]

• 2045

Just out of curiosity, I heard that the Americans only built one commercial ship in their shipyards last year, and that was it, so I assume the subsidy doesn't come in at that level for the Americans. Am I correct?

Mr. D. Angus: Yes, it does. I think there's a construction differential. As Mr. Rusk, I wouldn't want to say it was the gospel but the point is it is the demand. In the lakes fleet you have fresh water and you have a very slowly deteriorating fleet. With technology, as Mr. Richardson pointed out, you have new self-unloading operations.

They are very heavily protected, for example, in the States with their Jones Act, which is another form of government protection for the shipping industry. You've just seen our little watered-down Jones Act. You saw how the Jones Act was excluded from the free trade negotiations, and all of this is part of the way the Americans protect their shipping industry, there's no doubt about it.

If the ship operators, be they members of this conference that we represent here this evening or members of other conferences on the Atlantic or other trading areas, are unable at least to plan their capital investment with some degree of long-term stability, you just don't get any ships ultimately coming. To a country that is so completely dependent on it for the movement of our goods in international trade, to break up this type of protection, such as it is, would be devastating.

One way around it would be that ships would stop coming to the St. Lawrence or to Halifax, possibly—Mr. Le Blanc can outline this—and say they would go to Port Elizabeth, New Jersey, and then the cargoes could move up or down by rail. So that would take care of the shippers. But that would close down Halifax, Trois-Rivières, Montreal, and a huge number of members of the workforce. . .the *bonjour, la visite* sort of thing.

This is really what we have to address, and to me it is a critical problem for this committee and for this country. We're there, we have to deal with it; otherwise, we're really going to be at the mercy of other modes if we don't just take a hard look at the shipping industry. Conferences are just absolutely everywhere else, so for us to walk would just be a form of slow suicide.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I was interested in your comments on the lake fleet too, because we are also worried about that. We made some recommendations, but unfortunately the government saw fit not to follow them.

Mr. D. Angus: You know about the seaway being closed down two days a week now, because of the water here. It just seems as if the whole industry is beset by one thing or another.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, Mr. Le Blanc, Mr. Rusk, and Mr. Angus for your evidence today. We certainly appreciated the Canadian Shippers' Council providing us with the detailed background on shipping conferences.

The meeting will be adjourned to the call of the chair.

J'ai été intrigué d'apprendre que les Américains, l'an dernier, n'ont construit dans leurs chantiers navals qu'un seul navire commercial; à ce stade, ils n'ont donc pas de subvention, j'imagine?

M. D. Angus: Si, mais il y a une différence de niveau de subvention pour la construction. Comme le dirait M. Rusk, ce n'est pas parole d'Évangile, mais c'est la demande qui compte. Dans le cas des lacquiers, la navigation se fait en eau douce et la détérioration est très lente. Avec la technologie, comme le faisait remarquer M. Richardson, vous avez maintenant des navires auto-déchargeurs.

Aux États-Unis, la *Jones Act* est une autre forme, très puissante, de protection du secteur maritime. Vous venez de voir notre propre version, fort diluée, de la *Jones Act*. Vous avez vu comme cette dernière a été exclue des négociations de libre-échange, tout ceci faisant partie de la protection que les Américains, indubitablement, assurent à leur marine marchande.

Si les exploitants de lignes maritimes, qu'ils soient membres de cette conférence que nous représentons ici ce soir ou membres d'autres conférences de l'Atlantique ou d'autres zones commerciales, ne sont pas en mesure de prévoir leurs investissements avec une certaine stabilité à long terme, vous finirez par ne plus voir de navire dans nos ports. Il serait navrant d'entamer ce genre de protection, telle qu'elle existe encore, pour un pays qui dépend autant de ce secteur pour acheminer ses marchandises vers les marchés internationaux.

Pour contourner cet obstacle, une des possibilités serait que les bateaux cessent de remonter le Saint-Laurent ou de jeter l'ancre à Halifax—M. Le Blanc peut vous parler de cela—et abordent plutôt à Port Elizabeth, dans le New Jersey, d'où le fret serait acheminé, vers le sud ou le nord, par rail. Ce serait une solution pour les expéditeurs, mais cela sonnerait le glas pour Halifax, Trois-Rivières et Montréal et pour un nombre considérable d'emplois. . .

C'est là le problème le plus épineux sur lequel doit se pencher le comité, et le pays tout entier. Nous existons, nous devons nous affirmer car sinon, si nous ne prenons pas les mesures nécessaires pour protéger le secteur maritime, nous allons vraiment être dépouillés par les autres modes de transport. Les conférences s'occupent d'autres régions partout ailleurs, mais sans intervention rapide, nous allons être condamnés à une mort lente.

Le vice-président (M. Atkinson): Vous avez fait des remarques intéressantes sur la flotte des lacquiers, car nous nous inquiétons également pour celle-ci. Nous avons formulé certaines recommandations, mais le gouvernement n'a malheureusement pas jugé bon d'en tenir compte.

M. D. Angus: Vous devez savoir que la Voie maritime du Saint-Laurent est maintenant fermée deux jours par semaine, à cause du tirant d'eau. C'est comme si le sort s'acharnait tout le temps sur notre secteur.

Le vice-président (M. Atkinson): Je vous remercie, messieurs Le Blanc, Rusk et Angus. Nous sommes très reconnaissants au Conseil des expéditeurs canadiens de nous avoir donné une information aussi fournie sur les conférences maritimes.

La séance est levée.

From the National Automobile, Aerospace and Agricultural Implementation Workers Union of Canada (CAW-Canada):

Bob Chernecki, Assistant to the President;

Jo-Ann Hannah, CAW Research;

Dennis Cross, CAW Local 101, CP Health and Safety;

John Merritt, CAW Local 100, CN and VIA Health and Safety;

Norm Romas, CAW, Rail Division;

Stan Horodyski, CAW, Rail Division.

From the Canadian International Freight Forwarders Association, Inc.:

Karl H. Legler, President;

Christopher Gillespie, Director of the National Board of Directors.

From the Canadian Shippers' Council:

James D. Moore, Vice-Chairman;

H. Pierre Racine, Director;

Walter Mueller, Secretary.

From United Transportation Union - Canada:

Ron Bennett, National Legislative Director.

From Canada Westbound Rate Agreement (CWRA):

Edward J. Le Blanc, Managing Director;

Richard Rusk, Legal Counsel.

Du Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada):

Bob Chernecki, adjoint au président;

Jo-Ann Hannah, recherchiste;

Dennis Cross, Secteur 101, CP, Santé et sécurité;

John Merritt, Secteur 100, CN et VIA, Santé et sécurité;

Norm Romas, Chemins de fer;

Stan Horodyski, Chemins de fer.

De l'Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.:

Karl H. Legler, président;

Christopher Gillespie, directeur du Conseil d'administration.

Du Canadian Shippers' Council:

James D. Moore, vice-président;

H. Pierre Racine, directeur;

Walter Mueller, secrétaire.

Des Travailleurs unis des transports - Canada:

Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada.

De Canada Westbound Rate Agreement (CWRA):

Edward J. Le Blanc, directeur général;

Richard Rusk, conseiller juridique.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail**Poste — lettre****K1A 0S9
Ottawa***If undelivered, return COVER ONLY to:*Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*En cas de non-livraison,**retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9**WITNESSES***From Saskatchewan Department of Highways and Transportation:*

Bernie Churko, Acting Assistant Deputy Minister, Policy and Programs Division.

From the Canadian Pulp and Paper Association:

Howard Hart, President;

David W. Church, Director, Packaging, Purchasing and Transportation;

J.R. Edgar, Vice-President, Transportation, Repap Enterprises Inc.;

James E. Foran, Barrister & Solicitor, Aikins, MacAulay & Thorvaldson;

Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Limited;

R.T. Beckwith, Corporate Traffic Manager, E.B. Eddy Forest Products Ltd.

*(Continued on previous page)***TÉMOINS***Du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan:*

Bernie Churko, sous-ministre adjoint par intérim, Politique et Programmes.

De l'Association canadienne des pâtes et papiers:

Howard Hart, président;

David W. Church, directeur général, Emballage, approvisionnement et transport;

J.R. Edgar, vice-président, Transport, Les Entreprises Repap Inc.;

James E. Foran, avocat, Aikins, MacAulay & Thorvaldson;

Barry Hagen, directeur, Transport, MacMillan Bloedel Limited;

R.T. Beckwith, gérant, Traffic corporatif, Produits Forestiers E.B. Eddy Ltée.

(Suite à la page précédente)

REPRINT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 55

Tuesday, June 1, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

RÉIMPRESSIONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 55

Le mardi 1 juin 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review"

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 1, 1993

(74)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in the Parrtown Room of the Howard Johnson Hotel, Saint John, New Brunswick, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus and Robert A. Corbett.

Acting Members present: Howard Crosby for Ken Atkinson; Guy Arseneault for John Manley.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Saint John Port Corporation: K.R. Krauter, General Manager and Chief Executive Officer. *From Saint John Board of Trade:* Steves MacMakin, President; Tom Gribbons, Chairman, Transportation Committee. *From New Brunswick Department of Transportation:* The Honourable Sheldon Lee, Minister of Transportation; W.W. Steeves, Executive Director, Policy and Motor Vehicle; D.L. Johnson, Director, Transportation and Communications Policy; Margaret Grant-McGivney, Transportation Policy Officer. *From Brookville Transport Limited:* R.H. Oland, President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation — Policy and Legislation in Review".

Ken Krauter made a statement and answered questions.

Steves MacMakin and Tom Gribbons made statements and answered questions.

The Honourable Sheldon Lee made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

R.H. Oland made a statement and answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(75)

The Standing Committee on Transport met at 2:05 o'clock p.m. this day, in the Parrtown Room of the Howard Johnson Hotel, Saint John, New Brunswick, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus and Robert A. Corbett.

Acting Members present: Howard Crosby for Ken Atkinson; Guy Arseneault for John Manley.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 1^{er} JUIN 1993

(74)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 heures, dans la salle Parrtown de l'hôtel Howard Johnson, à Saint-Jean (N.-B.), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus et Robert A. Corbett.

Membres suppléants présents: Howard Crosby remplace Ken Atkinson; Guy Arseneault remplace John Manley.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société du port de Saint John: K.R. Krauter, directeur général et chef de la direction. *Du Bureau de commerce de Saint John:* Steves MacMakin, président; Tom Gribbons, président, Comité des transports. *Du ministère des Transports du Nouveau Brunswick:* L'hon. Sheldon Lee, ministre des Transports; W.W. Steeves, directeur, Politique et véhicules automobiles; D.L. Johnson, directeur, Politique — Transports et communications; Margaret Grant-McGivney, agente, Politique des transports. *De Brookville Transport Limited:* R.H. Oland, président.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation».

Ken Krauter fait un exposé et répond aux questions.

Steves MacMakin et Tom Gribbons font des exposés et répondent aux questions.

L'hon. Sheldon Lee fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

R.H. Oland fait un exposé et répond aux questions.

À 12 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(75)

Le Comité permanent des transports se réunit à 14 h 05 dans la salle Parrtown de l'hôtel Howard Johnson, à Saint-Jean (N.-B.), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus et Robert A. Corbett.

Membres suppléants présents: Howard Crosby remplace Ken Atkinson; Guy Arseneault remplace John Manley.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Witnesses: From the City of Saint John: Elsie Wayne, Mayor; Ralph B. Murray, Senior Transportation Policy Advisor. *From the Atlantic Provinces Transportation Commission:* Ramsay M.S. Armitage, General Manager; Peter Vuillemot, Assistant General Manager.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation — Policy and Legislation in Review".

Elsie Wayne made a statement and, with the other witness, answered questions.

Ramsay Armitage made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 4:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Témoins: De la Ville de Saint John: Elsie Wayne, maire; Ralph B. Murray, conseiller principal, Politique des transports. *De la Commission des transports des provinces atlantiques:* Ramsay M.S. Armitage, directeur général; Peter Vuillemot, directeur général adjoint.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation».

Elsie Wayne fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Ramsay Armitage fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 16 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, June 1, 1993

• 0902

The Chairman: I call the meeting to order.

First, let me say what a distinct pleasure it is for me, as chairman of the Standing Committee on Transport of the House of Commons, to have the opportunity to visit the port city of Saint John. We are here, as our witnesses would be aware, to hear comments, suggestions, recommendations, and reactions to the National Transportation Act Review Commission report. Our mandate is to report back to the Minister of Transport by June 23, and we hope to be in a position to do just that.

We did feel, as a committee, that it was important to have the opportunity to travel to the various regions of the country, primarily to the west and to the east, to allow ourselves the opportunity to meet with various individuals who have direct interests in transportation. They were anxious to have the committee visit their particular facilities so we might have a better appreciation of what we might be facing as we make our deliberations.

We have a relatively tight timeframe. Our first witness is Mr. Ken Krauter from the Saint John Port Corporation. Welcome, Mr. Krauter, to the hearings of the committee. I can advise you that we have approximately 40 minutes to deal with your submission. I note that, not surprisingly, it is of some length. You obviously have prepared yourself well for your appearance before the committee. You might like to consider condensing it in your remarks to the committee. The remaining time will be given to committee members for their comments or questions. Mr. Krauter, I invite you to proceed.

Mr. K.R. Krauter (General Manager and Chief Executive Officer, Saint John Port Corporation): Thank you very much. As the first presenter here this morning from New Brunswick and the Saint John area, I am pleased to welcome the committee members. We appreciate that it is perhaps some inconvenience, with your schedules and all, to move out of Ottawa to Saint John, but we from Saint John and from New Brunswick appreciate that you have done so and provided this opportunity for us.

I will be representing the Saint John Port Corporation. For the record, my name is Ken Krauter, and I'm the general manager and chief executive officer of the corporation.

By way of background—and I'll be concise in the interest of time—the Saint John Port Corporation is a federal crown corporation, established pursuant to the Canada Ports Corporation Act. We were incorporated on December 31, 1986. The Port of Saint John has been and continues to be one of Canada's major seaports, with more than \$100 million in assets, operating seven deep-sea marine terminals and 5,000 metres of docks, 300 acres of property, and administering some 90 square miles of harbour.

• 0905

We are a major transportation centre in this area, and of our activities and the activities of our port partners create considerable economic benefits for this area in terms of job creation and employment, taxation, and related expenditures.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 1^{er} juin 1993

Le président: La séance est ouverte.

Premièrement, je suis très heureux, à titre de président du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, d'avoir l'occasion de visiter la ville portuaire de Saint-Jean. Comme nos témoins le savent, nous sommes ici pour entendre des commentaires, des suggestions, des recommandations et des réactions au rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Notre mandat est de faire rapport au ministre du Transport d'ici le 23 juin, et nous comptons être en mesure de le faire.

En tant que comité, nous avons jugé important de nous rendre dans les diverses régions du pays, surtout dans l'Ouest et dans l'Est, pour pouvoir rencontrer divers intervenants ayant des intérêts directs dans le domaine des transports. Ces derniers souhaitent vivement que les membres du comité visitent leurs installations respectives pour mieux comprendre les enjeux au cours de nos délibérations.

Nous avons un horaire relativement serré. Notre premier témoin est M. Ken Krauter, de la Société du Port de Saint John. Bienvenue aux audiences du comité, monsieur Krauter. Je vous signale que vous avez environ 40 minutes pour faire votre exposé. Je note, sans surprise, qu'il est assez volumineux. Manifestement, vous vous êtes bien préparé pour votre comparution devant le comité. Vous voudrez peut-être le résumer lorsque vous vous adresserez au comité. Le temps qu'il restera sera consacré aux questions et commentaires des membres du comité. Monsieur Krauter, vous avez la parole.

M. K.R. Krauter (directeur général et administrateur en chef, Société du Port de Saint John): Merci beaucoup. À titre de premier intervenant du Nouveau-Brunswick et de la région de Saint-Jean à prendre la parole ici aujourd'hui, je souhaite la bienvenue aux membres du comité. Nous savons que le fait de vous déplacer d'Ottawa à Saint John vous cause sans doute certains problèmes, compte tenu de vos horaires, mais nous, de Saint-Jean et du Nouveau-Brunswick, apprécions le fait que vous vous soyez déplacés, nous donnant ainsi la possibilité de nous adresser à vous ici.

Je m'appelle Ken Krauter, et je suis directeur général et administrateur en chef de la Société du Port de Saint John, que je représente.

Compte tenu des contraintes de temps, je serai bref. Voici quelques renseignements essentiels. La Société du Port de Saint John est une société fédérale de la Couronne créée en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports. Nous avons été constitués en société le 31 décembre 1986. Le Port de Saint John a été et est toujours l'un des principaux ports de mer du Canada, avec 100 millions d'actif, sept terminaux de haute mer, 5 000 mètres de docks, 300 acres de terrain et une administration portuaire couvrant quelque 90 milles carré.

Nous sommes un centre de transport important dans la région et nos activités, ainsi que celles de nos ports partenaires génèrent des avantages économiques considérables sur le plan de l'emploi, de la spécialité et d'autres dépenses connexes.

[Text]

To give you a little more information on the port, on the basis of 1992, the traffic through the port principally consisted of 1.5 million tonnes of potash, 847,000 tonnes of forest products, 187,000 tonnes of salt, over 100,000 tonnes of container traffic, 200,000 tonnes of petroleum over our docks, some 27,000 tonnes in other cargo, and then almost 13 million tonnes of products through private facilities, and those are predominantly crude oil and petroleum products, for a net traffic through the port in 1992 of 15.8 million tonnes.

As a corporation, our revenues are in the order of \$12 million and expenses are just somewhat less than that, and there was a net income in 1992 of \$160,000. Our mandate as a federal crown corporation is provided under the Canada Ports Corporation Act, and that is essentially to support the achievement of Canada's international trade objectives.

Following incorporation, our board of directors adopted a mission for the corporation. That is, quite simply, to be a self-sufficient—and that is financially self-sufficient—service organization acting to maximize economic and social benefits from two sources: water-borne trade, cargo moving over our docks, ships in and out of the harbour, and the other assets of the corporation.

Our major strategies at the present time are to strengthen and diversify our markets, particularly in selected niche markets in forest products, dry bulk commodities and selected container trades. We are in the process of developing and improving our facilities to serve our existing customers better and also to develop new business opportunities.

We're working with our port partners, terminal operators and stevedores, to improve the quality of port service for customer benefit and our growth. We're concerned about our financial viability as a corporation because it has been rather tenuous over the years since incorporation, and we are very concerned with competitive rail services and transportation services to serve this port and this area.

For some guidance in respect to our comments, the NTA Review Commission report is extensive, and clearly the result of a considerable amount of research work and consultation. We commend the authors for their contribution to the improvement of legislation and regulations governing Canada's transportation system.

The report deals with all modes of transport, and in some areas it deals with a number of issues in a lot of detail. There are also, in this report, some subject areas of which we do not have direct knowledge and experience, so we will not be making comments on those.

The topics we would like to comment on are as follows: the railway industry in eastern Canada; freight transportation policy; the question of public interest; and some comments on the Canadian port system.

[Translation]

Permettez-moi de vous en dire un peu plus long sur nos ports. Selon les données de 1992, le tonnage des marchandises acheminées par le port se répartissait comme suit: 1,5 million de tonnes de potasse, 847 000 tonnes de produits forestiers, 187 000 tonnes de sel, plus de 100 000 tonnes de marchandises conteneurisées, 200 000 tonnes de pétrole, quelque 27 000 tonnes d'autres marchandises et près de 13 millions de tonnes de produits venant d'installations privées, en l'occurrence du pétrole brut et des produits pétroliers surtout, ce qui représente un total net de 15,8 millions de tonnes de marchandises acheminées par le port en 1992.

Les revenus de la société sont de l'ordre de 12 millions de dollars et les dépenses sont légèrement inférieures à cela. En 1992, le revenu net de la société s'est chiffré à 160 000\$. À titre de société de la Couronne fédérale, notre mandat nous est dicté par la Loi sur la société des ports du Canada, et il consiste essentiellement à contribuer à la réalisation des objectifs du commerce international du Canada.

Une fois la société constituée, le conseil d'administration a adopté une mission pour l'entreprise. En termes simples, la société doit être une organisation de services autosuffisante—sur le plan financier, s'entend—dont le but est de maximiser les avantages socio-économiques dérivés de deux sources: le commerce maritime, soit le va-et-vient des navires dans le port et la manutention des marchandises sur nos docks, et les autres éléments d'actifs de la société.

À l'heure actuelle, notre principale stratégie consiste à renforcer et à diversifier nos marchés, particulièrement dans les créneaux particuliers des produits forestiers, des marchandises sèches en vrac et de certaines marchandises conteneurisées. Nous sommes en train d'agrandir et d'améliorer nos installations pour mieux servir notre clientèle actuelle et créer de nouvelles occasions d'affaires.

Nous oeuvrons de concert avec nos partenaires portuaires, les exploitants de terminaux et les docks pour améliorer la qualité du service portuaire et pour assurer la satisfaction de notre clientèle et favoriser notre croissance. Nous nous inquiétons de la viabilité financière de la société, étant donné qu'elle a été plutôt fragile au fil des années, depuis sa création, et nous nous préoccupons énormément de l'existence de services de transport et ferroviaires concurrentiels pour desservir à la fois le port et la région.

Voici quelques indications au sujet de nos observations. Le rapport de la commission d'examen de la LTN est très fouillé. Manifestement, c'est le résultat d'un travail énorme de recherche et de consultations. Nous félicitons les auteurs de leurs efforts pour améliorer la législation et la réglementation régissant le système de transport au Canada.

Le rapport porte sur tous les modes de transport, et il aborde un certain nombre de questions en détail. En outre, il traite de certains sujets dont nous n'avons ni l'expérience ni la connaissance directe; en conséquence nous nous abstenons de les commenter.

Les sujets que nous voulons commenter sont les suivants: le réseau ferroviaire de l'Est du Canada; la politique de transport des marchandises; la question de l'intérêt public et le réseau portuaire canadien.

[Texte]

To begin then with the railway industry in eastern Canada, quite simply we are concerned about the future of the rail transportation system in this part of the country, what rail service and carriers will we have in the future, and how well will shippers and ports be served, what rate structures will be in place, and what will be the frequency of train movements. There are these and other questions.

As we're all well aware, Canada entered the realm of deregulated transportation systems with the *Freedom to Move* paper in 1985, and that initiative followed deregulation initiatives in the United States arising from the Staggers Act and the U.S. Shipping Act of 1984.

The U.S. transportation industry changed immeasurably as a result of their new legislation. In Canada, we embarked on similar initiatives to deregulate. Many of these changes brought about were long overdue, and they have clearly increased the competitiveness of Canadian industries for the benefit of Canadian shippers. To state the obvious, I think the success of the Canadian industry to compete in global markets depends on safe, reliable, competitive transport systems.

At the same time, there are many changes under way which will affect the future of the railway industry in eastern Canada, particularly in the maritimes. To name a few, there is the subject we are discussing here today, the review report of the NTA, the numerous abandonment applications that are before the NTA as proposed by CP Rail and CN Rail, the essential rail network study that is under way with consideration by federal and provincial deputy ministers, proposals and considerations for joint operations by CN and CP Rail, and at the same time the rail carriers are incurring substantial financial losses and organizational changes are in place with the carriers. So the railways in this part of the country certainly seem to be embarked on a series of very large and significant changes.

• 0910

At the same time as these forces for change are under way in Canada, we see the railways strengthening their north-south networks. That's not surprising, given the increasing north-south trade opportunities arising from the free trade agreement, the deregulated transport environment in both Canada and the United States and the more favourable financial conditions for railroads in the U.S. with respect to property taxes, fuel taxes, capital cost allowances and other factors.

We note that CP rail has purchased the Delaware and Hudson railway in the northeastern United States and is improving its service into American ports such as Philadelphia, Boston, and others. In the midwest U.S., CP has also purchased the Soo Line. Clearly Canadian railways are responding to the marketplace as they see it, and they're implementing their strategies accordingly.

[Traduction]

Nous allons commencer par le réseau ferroviaire de l'Est du Canada. Tout simplement, nous nous préoccupons de l'avenir du réseau de transport ferroviaire dans notre partie du pays. Sur quels services des transporteurs ferroviaires pourrions-nous compter à l'avenir? Dans quelle mesure, les expéditeurs et les ports seront-ils bien desservis, quelle sera la structure des tarifs et la fréquence des trains? Voilà toutes les questions que nous nous posons, et il y en a bien d'autres encore.

Comme nous le savons tous, le Canada a amorcé le virage de la déréglementation du réseau de transport en 1985, à la suite de la publication de *Aller sans entraves*. D'ailleurs, cet exercice faisait suite aux initiatives de déréglementation aux États-Unis découlant de la Staggers Act et de la U.S. Shipping Act de 1984.

L'industrie américaine des transports s'est transformée radicalement sous le coup de cette nouvelle législation. Au Canada, nous avons emboîté le pas aux Américains. Un grand nombre des changements apportés dans le cadre de la déréglementation se faisaient attendre depuis longtemps et ils ont indéniablement activé la concurrence des industries canadiennes, au profit des expéditeurs canadiens. Pour dire l'évidence même, je pense que la compétitivité de l'industrie canadienne sur les marchés internationaux dépend de réseaux de transport sûrs, fiables et concurrentiels.

En même temps, il se prépare actuellement de nombreux changements qui auront une certaine incidence sur l'avenir de l'industrie ferroviaire dans l'Est du Canada, et particulièrement dans les Maritimes. Pour n'en citer que quelques-uns, il y a notamment le sujet de notre discussion d'aujourd'hui, le rapport de la commission d'examen de la LTN, les nombreuses demandes d'abandon soumises à l'Office national des transports par le CP et le CN, l'étude sur le réseau ferroviaire essentiel actuellement en cours à l'intention des sous-ministres fédéraux et provinciaux, ainsi que les possibilités et les propositions d'opérations en commun du CN et du CP. Parallèlement, les transports ferroviaires subissent des pertes financières considérables et mettent en oeuvre des changements organisationnels. En conséquence, on peut dire que les chemins de fer dans notre pays semblent indubitablement sur la voie de changements très importants.

En même temps que se font sentir les forces du changement au Canada, nous constatons que les sociétés ferroviaires renforcent leurs réseaux nord-sud. Cela n'est pas surprenant, étant donné l'augmentation des débouchés commerciaux nord-sud découlant de l'Accord de libre-échange, l'environnement de transport déréglementé tant au Canada qu'aux États-Unis et les conditions financières plus favorables offertes aux chemins de fer aux États-Unis en ce qui a trait aux impôts fonciers, aux taxes sur le carburant, aux déductions pour amortissement, et à d'autres facteurs encore.

Nous notons que le CP a acheté le chemin de fer de la Delaware and Hudson dans le nord-est des États-Unis et qu'il améliore son service aux ports américains de Philadelphie, Boston et d'autres. Dans le mid-ouest américain, le CP a également acheté la Soo Line. Manifestement, les chemins de fer canadiens réagissent au marché tel qu'ils le perçoivent et ils planifient leurs stratégies en conséquence.

[Text]

We recognize that competition in the marketplace is the key factor shaping transportation systems, but if the railways are left to their own strategies, how well will Canadian industry be served in the future and how well will maritime industries be served in the future? Will Canadian industry be served through Canadian ports or American ports? From the initiatives we see under way, certainly there is increased opportunity that Canadian industry is going to be served through American ports rather than Canadian ports, and that of course is a concern to us.

With these major changes under way for the rail transportation system in the maritimes, we're concerned insofar as the economy of the maritimes is predominantly resource-based and rather small compared to other areas in Canada and the United States. We're dependent on our transportation systems, and with these major changes under way, we're concerned about how we're going to be able to compete effectively in global markets in the future.

The NTA review report examines Canada's transportation system in the context of regulatory reform, market access and egress, rationalization, pricing, etc. These all are very important issues, and it's fitting and timely that they should be examined. However, it's our view that regulatory reform should be conducted in the broader context of freight transportation policy.

Presumably, and I believe rationally so, the development, implementation, and refinement of regulations should follow the formulation and communication of transport policy. But the NTA Review Commission report does not deal with freight policy to any extent. We note on page 201 of volume 1, and I quote:

With the dissolution of the CTC came the abolition of its transport policy coordinating mandate. The substitution of Ministerial and Cabinet direction in the NTA 1987 has the potential of adaptiveness and flexibility, but in reality means that the transport policy is unlikely to change unless problems fester until they burst onto the political agenda. In our view, the Canadian public, shippers and carriers deserve a more proactive approach to transport policy.

The focus of the NTA review on competition in the marketplace is important, but it leaves unanswered a number of questions. First, what kind of transportation system should we have in future in terms of a mix of modes? What are the respective roles of air, road, and rail transport systems in the distribution of goods in Canada and in support of our international trade objectives? What multi-mode road-rail network should exist, and how should it be operated and funded?

[Translation]

Nous reconnaissons que la concurrence sur le marché est l'élément clé qui façonne les réseaux de transport, mais si les sociétés de chemins de fer sont laissées à leurs propres desseins, dans quelle mesure l'industrie canadienne en général et l'industrie maritime en particulier seront-elle bien servies à l'avenir? L'industrie canadienne sera-t-elle servie par l'entremise des ports canadiens ou américains? Compte tenu des initiatives récentes, il est de plus en plus probable que l'industrie canadienne sera desservie par des ports américains plutôt que par des ports canadiens, et cela ne manque pas de nous inquiéter.

Compte tenu des changements radicaux qui se profilent à l'horizon dans le réseau de transport ferroviaire des Maritimes, nous sommes inquiets. En effet, l'économie des Maritimes est axée principalement sur les ressources et elle est relativement restreinte comparativement à d'autres régions du Canada et des États-Unis. Nous dépendons de nos réseaux de transport et, avec les changements qui s'annoncent, nous nous demandons comment, à l'avenir, nous pourrions livrer une concurrence efficace sur les marchés internationaux.

Les membres de la Commission d'examen de la LTN examinent le réseau de transport du Canada dans le contexte de la réforme de la réglementation, l'accès au marché, la sortie des marchés, la rationalisation, la fixation des prix, etc. Ce sont toutes des questions très importantes, et le moment est bien choisi pour les examiner. Cependant, nous estimons que l'on devrait envisager la réforme de la réglementation dans le contexte plus vaste de la politique de transport des marchandises.

On présume—et ce serait logique—que l'élaboration, la mise au point et le processus d'application de la réglementation découlent de la formulation et de la communication de la politique des transports. Or, le rapport de la Commission d'examen de la LTN ne traite pas du tout de la politique de transport des marchandises. Aux pages 220 et 221 du volume on peut lire ceci:

Quand la CCT a été dissoute, sa responsabilité à l'égard de la coordination de la politique de transport a été abolie avec elle. Le pouvoir de donner des directives, que la LTN 1987 confère à la place au Cabinet, offre une certaine marge de manoeuvre mais, en réalité, la politique de transport ne sera probablement pas modifiée tant que les problèmes ne se seront pas aggravés au point de mobiliser la tension.

À notre avis, le public canadien, les expéditeurs et les transporteurs méritent une politique de transport davantage tournée vers l'avenir. L'importance accordée par les auteurs de l'examen à la concurrence sur les marchés est valable, mais cette approche laisse encore bien des questions sans réponses. Premièrement, à quoi devrait ressembler à l'avenir notre système de transport pour ce qui est de la combinaison des modes? Quels sont les rôles respectifs des réseaux de transport aérien, routier et ferroviaire dans la distribution des marchandises au Canada et la promotion de nos objectifs commerciaux internationaux? Quelle configuration devrait avoir le réseau multimodal route-rail et comment devrait-il fonctionner et être financé?

[Texte]

In our view, we need a clearly enunciated freight transportation policy and related monitoring and appraisal mechanisms. We need to be able to assess the consequences of significant shifts in the transport industry on not only the transport sector itself but on the competitiveness of the Canadian economy.

How can we determine, for example, the effects of changes in the rail mode on trucking, highway systems and our ports? If rail lines are abandoned, what is the commensurate change in highway programs, if any? What is the role of governments, given their substantial influence on transport systems through regulation in all modes, investment in infrastructure, subsidies for goods movements, etc.?

Our message to the committee is as follows. Look beyond regulatory reform: recommend that a proactive approach be taken to freight transportation policy formulation with full consultation with the providers and operators of transport services and system users. Quite simply, ensure that freight transportation policy serves the Canadian economy.

• 0915

The subject of public interest arises in various sections of the NTA, not only with respect to pricing of transport services, but also with respect to rail line abandonment. Under the current provisions, if a line is proposed for abandonment, it must be shown that the line is or is likely to be economically viable. Only if it is shown to be viable is the question of retention of the line in the public interest considered.

It is a formidable task for an intervenor to demonstrate that a rail line may be economic. As well, considerable amounts of financial and operating data are required to make such a determination. To a large extent this data is unavailable to an intervenor and attempts to access this data through NTA or a rail carrier are often unsuccessful. Furthermore, requests to cross-examine railway representatives at NTA public hearings are thwarted. In our view, it's pretty hard to beat a man at his own game.

Mr. Angus (Thunder Bay — Atikokan): We're going to try.

Mr. Krauter: If an intervenor cannot prove economic viability, then you can't get to the public interest question as grounds for retention of a rail line. We can appreciate the motivations of railways, particularly the profit motivation, but railways have been given many concessions over more than a century to assist their profitable development.

We feel that public interest or another form of macro-economic test should be applied when considering the abandonment of railway main lines, and I emphasize that—main lines. Of course I'm referring to the situation in New

[Traduction]

À notre avis, nous avons besoin d'une politique de transport de marchandises clairement énoncée, assortie de mécanismes de surveillance et d'évaluation. Nous devrions être en mesure d'évaluer les conséquences des transformations profondes du secteur des transports non seulement sur le secteur proprement dit, mais aussi sur la compétitivité de l'économie canadienne.

Comment pouvons-nous déterminer, par exemple, l'incidence des changements survenus dans les chemins de fer sur le camionnage, le réseau routier et nos ports? Si l'on abandonne des lignes ferroviaires, quelles répercussions cela aura-t-il proportionnellement sur le réseau routier, si répercussions il y a? Quel est le rôle des gouvernements étant donné l'influence considérable qu'ils ont sur les systèmes de transport puisqu'ils réglementent tous les modes, investissent dans l'infrastructure, subventionnent l'acheminement des marchandises, etc.?

Notre message aux membres du comité, le voici: Regardez au-delà de la réforme de la réglementation: recommandez que l'on formule rapidement une politique de transport des marchandises appuyée sur une consultation exhaustive des dispensateurs, des exploitants et des usagers des services de transport. Autrement dit, assurez-vous que la politique de transport des marchandises puisse bien servir l'économie canadienne.

Dans plusieurs articles de la Loi sur les transports nationaux il est question de l'intérêt public, non seulement en ce qui a trait à la fixation des prix des services de transport, mais aussi à l'abandon des lignes ferroviaires. Aux termes des dispositions actuelles, si l'on s'oppose à l'abandon d'une ligne, il faut prouver que la ligne en question est ou est susceptible d'être économiquement viable. C'est uniquement si l'on réussit à prouver qu'elle est viable que l'on envisage le maintien de la ligne dans l'intérêt public.

C'est une tâche fastidieuse pour un intervenant que de prouver qu'une ligne ferroviaire peut-être économiquement viable. De plus, il faut posséder une documentation financière et opérationnelle volumineuse pour faire valoir une telle preuve. Dans la plupart des cas, ces données sont inaccessibles à un intervenant et les tentatives pour y avoir accès par l'entremise de l'Office national des transports ou d'un transporteur ferroviaire sont souvent vouées à l'échec. Sans compter qu'aux audiences publiques de l'Office, on rejette souvent les demandes de contre-interrogatoire des représentants des chemins de fer. À notre avis, il est certes difficile de battre ces gens-là sur leur propre terrain.

M. Angus (Thunder Bay — Atikokan): Nous allons tout de même essayer.

M. Krauter: Si un intervenant ne peut pas prouver la viabilité économique, on ne peut considérer l'intérêt public comme motif de maintien d'une voie ferroviaire. Nous comprenons les motifs des chemins de fer, particulièrement la recherche du profit, mais depuis plus de cent ans, ces sociétés ferroviaires ont obtenu de nombreuses concessions qui ont joué pour beaucoup dans leur réussite financière.

Nous estimons que tout examen de l'abandon de lignes ferroviaires principales—je dis bien principales—devrait être assujéti au critère de l'intérêt public ou à un autre critère macro-économique. Il s'agit évidemment de la situation au

[Text]

Brunswick and Maine and the CP Rail proposal to abandon that line, which in our view is clearly a main line and not a branch line. We feel the terms and method of appraisal of abandonment of main lines should be different from that for branch lines.

There's been considerable discussion about the definition of public interest. What does it include? Is its definition embodied somewhere in social welfare policy and economic utility theory? Perhaps the phrase "public interest" should be used to refer to a complete cost-benefit analysis for proposals to abandon main lines.

In this way all of the costs and consequences of line abandonment, including the impact on the cost of other modes of transport, would be considered. For example, would the abandonment provide a more efficient and effective goods distribution system that would serve the Canadian economy? We think these questions need to be considered in cases of abandoning or proposals to abandon main lines.

The current leading criteria for abandonment of main lines, economic viability, which is determined by one agency, the National Transportation Agency, in our view is far too narrow. Taxpayer and shipper consequences should be fully considered. This is particularly necessary where there is no multimodal freight transportation policy in Canada.

Transportation should serve Canadian economic objectives and there should be policy and mechanisms in place to ensure that it does. The issue is more important than merely providing carrier entry and exit regulations.

With respect to the Canadian port system, the review panel offers a few observations on the port system but makes no recommendations. Since we are part of that transportation system, I'd like to take this opportunity to make a few comments.

Prior to the Canada Ports Corporation Act, it was widely recognized that the National Harbours Board legislation didn't allow delegation of authority to ports to permit a high level of operating autonomy under a local management structure, nor did the NHB Act permit the development of a national ports policy under a modern corporate board structure.

The CPC Act sought to change the structure of port administration in Canada, at least for those ports previously governed by the NHB Act. On 4 August 1982 royal assent was given to Bill C-92, an act to amend the National Harbours Board Act. That brought to a close almost a decade of developing and implementing a new policy governing Canada's port system.

The bill was the fourth attempt to pass new ports legislation. It was intended to redefine the roles and responsibilities, to bring about a decentralized system in port administration. Indeed, it did introduce the means to achieve a

[Translation]

Nouveau-Brunswick et au Maine et à la proposition du CP d'abandonner cette ligne qui, à notre avis est indéniablement une ligne principale et non pas une ligne secondaire. La méthodologie et les conditions entourant l'évaluation de l'abandon de lignes principales ne devraient pas être les mêmes que pour l'abandon de lignes secondaires.

Il y a eu d'interminables de discussions au sujet de la définition de l'intérêt public. Qu'entend-on par là? Cette définition s'inscrit-elle dans la politique de bien-être social ou dans la théorie de l'utilité économique? Peut-être devrait-on utiliser l'expression «intérêt public» pour parler d'une analyse coûts-avantages exhaustive en ce qui concerne les propositions d'abandon de lignes principales.

Ainsi, tous les coûts et les conséquences de l'abandon d'une ligne, y compris l'incidence sur le coût des autres modes de transport, seraient pris en compte. Par exemple, l'abandon favoriserait-il un système de distribution des marchandises plus efficace et plus efficace qui servirait au mieux l'économie canadienne? Nous pensons qu'il faut considérer ces questions dans les cas d'abandon ou de propositions d'abandon de lignes principales.

À l'heure actuelle, le critère déterminant pour ce qui est de l'abandon d'une ligne principale est la viabilité économique, viabilité qui est déterminée par un organisme, l'Office national des transports. À notre avis, cela est beaucoup trop étroit. Il faut envisager de façon exhaustive les conséquences d'une telle décision pour les expéditeurs et les contribuables. Un tel exercice s'impose d'autant plus qu'il n'existe pas de politique de transport des marchandises multimodal au Canada.

Le transport est là pour servir les objectifs économiques du Canada et il faudrait élaborer une politique et des mécanismes pour s'assurer que c'est effectivement le cas. Cette question revêt plus d'importance que le simple expédient d'assujettir un transporteur à des conditions d'entrée et de sortie.

En ce qui a trait au réseau portuaire canadien, la commission d'examen s'est bornée à faire quelques observations, sans proposer de recommandations. Étant donné que nous faisons partie intégrante de ce réseau de transport, je vais profiter de l'occasion pour faire quelques commentaires.

Avant l'adoption de la Loi sur la Société canadienne des ports, il était pris pour acquis que la Loi sur le Conseil des ports nationaux ne conférerait pas aux ports le pouvoir qui leur aurait permis de fonctionner de façon autonome dans une structure de gestion locale, pas plus qu'elle ne permettait l'élaboration d'une politique des ports nationaux dans une structure moderne d'administration d'une entreprise.

La Loi sur la Société canadienne des ports visait à modifier la structure de l'administration portuaire au Canada, à tout le moins pour les ports régis auparavant par la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Le 4 août 1982, le projet de loi C-92, loi visant à modifier la Loi sur le Conseil des ports nationaux, a obtenu la sanction royale. Cela a mis fin à près d'une décennie d'efforts pour formuler et mettre en oeuvre une nouvelle politique régissant le système portuaire au Canada.

Le projet de loi en question était la quatrième tentative pour adopter une nouvelle loi concernant les ports. Elle voulait redéfinir les rôles et les responsabilités et instaurer un système décentralisé pour l'administration portuaire. Et elle a

[Texte]

major power shift. It should be borne in mind that while ports have been seeking greater autonomy than that which existed under the NHB system, there was a strong demand for change from provincial governments and from the private sector.

However, it seems passage of Bill C-92 has not ended the controversy over port administration, and we see various instances of this across the country. In many respects that's not surprising, as Bill C-92 was generally recognized as a political compromise, as a review of *Hansard* and correspondence of the time will demonstrate.

Furthermore, there is an essential dichotomy within the act itself. The act encourages a high degree of local autonomy for LPCs, local port corporations, while at the same time providing a central board with authority to act, either on its own initiative or with direction from the Minister of Transport, in the national interest, with respect to ports policy.

● 0920

Bill C-92 brought about a realignment of authority of port administrators. While the Canada Ports Corporation and local port corporations were in the process of adjusting to the act, a further significant piece of legislation was passed, Bill C-24, an act to amend the Financial Administration Act in relation to crown corporations.

Among other important changes, Bill C-24 provided "parent corporation status" to local port corporations. This has been interpreted at times as granting even further autonomy to the LPCs.

On a corporate level, the structure of CPC and LPCs can at times be perplexing, as there is no comparable structure in either the public or private sector, although some have suggested that it has some appearances of a holding company, with CPC as the holding company, and other wholly owned subsidiaries, those being the LPCs.

However the structure may be interpreted, there is no clear model and at times there is a lack of understanding about what the rules and responsibilities should be. We continue to wrestle with this question within the Ports Canada system, but I will say as well that we are making important progress on clarifying those roles and responsibilities.

Section 3 of the CPC Act sets out a few basic principles, creating a port system as an effective instrument of support for achievement of Canada's international trade objectives, providing accessibility and equitable treatment in the movement of goods, coordination of other modes of transport, etc. In addition, the act provides for the establishment of the LPCs consistent with the responsibilities of the minister, etc. These phrases don't of themselves provide great clarity and at times are subject to various interpretations.

Furthermore, the port system is comprised of three port systems in Canada, the Ports Canada family of ports, of which the Saint John Port Corporation is a member, the harbour commissions, and the public harbours and ports administered by

[Traduction]

effectivement proposé les moyens de réaliser cet important transfert de pouvoirs. Il convient de se rappeler que, alors que les ports souhaitaient une plus grande autonomie que celle dont ils jouissaient en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, les gouvernements provinciaux et le secteur privé exerçaient aussi de fortes pressions en faveur d'un changement.

Or, il semble que l'adoption du projet de loi C-92 n'a pas mis fin à la controverse concernant l'administration portuaire. D'ailleurs, nous voyons divers exemples de cela un peu partout au pays. À bien des égards, cela n'est pas étonnant, étant donné que l'on s'entendait pour dire que le projet de loi C-92 était un compromis politique, comme en fait foi la lecture du *Hansard* et de la correspondance de l'époque.

En outre, il existe une dichotomie essentielle dans la loi elle-même. La loi favorise un degré élevé d'autonomie pour les sociétés portuaires locales tout en conférant à un conseil central le pouvoir d'intervenir dans la politique relative aux ports pour des motifs d'intérêt national, que ce soit de sa propre initiative ou sur les directives du ministre des Transports.

Le projet de loi C-92 a donné lieu à un remaniement de l'autorité des administrateurs portuaires. Pendant que la Société canadienne des ports et que les sociétés de port locales étaient en train de s'adapter à la loi, une autre mesure législative importante a été adoptée, soit le projet de loi C-24, loi modifiant la Loi sur la gestion des finances publiques en ce qui a trait aux sociétés d'Etat.

L'un des changements importants apportés par le projet de loi C-24 était d'accorder le statut de société mère aux sociétés de port locales, ce qui a parfois été interprété comme étant une plus grande autonomie accordée aux sociétés de port locales.

Au niveau organisationnel, la structure de la Société canadienne des ports et des sociétés de port locales peut parfois être compliquée, et il n'existe aucune structure comparable dans le secteur privé ou public, bien que certains ont laissé entendre que cela pourrait ressembler à une société de portefeuille, la Société canadienne des ports étant la société de portefeuille et les autres, donc les sociétés de port locales, étant des filiales à 100 p. 100.

Peu importe la façon d'interpréter la structure, il n'y a pas de modèle clair et parfois on ne comprend pas bien quelles devraient être les règles et les responsabilités. Dans le réseau de Ports Canada, nous devons toujours nous débattre avec cette question, mais je tiens à signaler que nous faisons des progrès importants pour clarifier ces rôles et ces responsabilités.

L'article 3 de la Loi sur la Société canadienne des ports établit quelques principes fondamentaux, en créant un réseau portuaire en tant qu'instrument de soutien efficace pour atteindre les objectifs du Canada en matière de commerce international, en assurant l'accessibilité et un traitement équitable en ce qui a trait à l'acheminement des marchandises, à la coordination d'autres modes de transport, etc. En outre, la loi prévoit la création des sociétés de port locales conformément aux responsabilités du ministre, etc. Ces expressions ne sont pas très claires et parfois peuvent donner lieu à diverses interprétations.

Par ailleurs, le réseau portuaire est composé de trois réseaux au Canada, soit la famille de Ports Canada, dont la société du Port de Saint-Jean est membre, les commissions portuaires et les havres et les ports administrés par Transports

[Text]

Transport Canada. The question is whether the national ports policy, as stated in the CPC Act, applies to all three port systems. Given that the CPC Act did make reference to the other port systems and it is the only act that refers to a national port policy, it could be interpreted that the role of CPC could encompass all federal ports in Canada.

This question will probably only be answered by a legal review of port legislation and consultation with the shareholder. However, the question is an important one, as there are a number of situations across the country where federal ports under the three-port system are competing with one another on quite different competitive terms.

Our question: Did Parliament intend that federal ports compete with one another, and if so, how do the principles of optimum deployment of resources, efficiency, coordination with other marine activities—and those are phrases from the act—apply? Presumably government did not intend that there should be uncoordinated and potentially destructive competition among federally funded entities.

The parent corporation status provided for LPCs under the Financial Administration Act and the provision of the national ports policy as stated in the CPC Act that LPCs should be operated with a high degree of autonomy should be recognized and accepted. The role of the Canada Ports Corporation to encourage the development of a national ports system in support of Canada's international trade should be enhanced, with the Canada Ports Corporation taking a lead role in national port and marine matters. In our view, CPC should be the focus for the Canadian Port system and its contribution to the national economy.

On a more local level, I would like to offer some comments with respect to ports in New Brunswick. Federal investment in ports in New Brunswick under the jurisdiction of the Public Harbours and Ports Directorate of Transport Canada has been an issue for our corporation. Capital investment of these ports has been substantial in relation to the relatively low volume of traffic handled. Furthermore, these ports are not required to fund capital expenditures on a commercial basis, and pricing practices of the ports are non-compensatory in relation to capital and operating costs.

These ports increasingly compete for traffic, which in most cases could otherwise be handled at the port of Saint John. Another competitive concern is that as these ports attract cargoes, they diminish the competitive advantage that our port has in attracting international shipping lines on the inducement of regional cargoes.

Our corporation has a limited capability to resolve this issue. The only means to improve our competitive position relative to ports such as Bayside and others is to constrain our costs and implement pricing and marketing programs which

[Translation]

Canada. Il s'agit de savoir si la politique sur les ports nationaux, telle que stipulée dans la Loi sur la Société canadienne des ports, s'applique aux trois réseaux portuaires. Étant donné que la Loi sur la Société canadienne des ports fait état des autres réseaux portuaires et que c'est la seule loi dans laquelle il est question d'une politique nationale en ce qui a trait aux ports, une interprétation de cette loi pourrait être que la Société canadienne des ports pourrait comprendre tous les ports fédéraux au Canada.

La seule façon de trouver réponse à cette question est sans doute de faire un examen juridique de la législation portuaire et de consulter l'actionnaire. Quoiqu'il en soit, il s'agit d'une question importante, car avec ses trois réseaux portuaires, nous avons de nombreux ports fédéraux au pays qui sont en concurrence directe les uns avec les autres dans des conditions très différentes.

Notre question est la suivante: Le Parlement avait-il l'intention de faire en sorte que les ports fédéraux se fassent concurrence et dans l'affirmative, alors comment peuvent s'appliquer les principes du meilleur déploiement des ressources, d'efficacité et de coordination avec les autres activités marines—et ces expressions sont tirées de la loi? Je présume que le gouvernement n'avait pas l'intention de déclencher une concurrence non coordonnée qui pourrait être destructive entre les entités financées par le gouvernement fédéral.

Le statut de société mère accordé aux sociétés de port locales aux termes de la Loi sur la gestion des finances publiques et la politique nationale sur les ports tels que stipulés dans cette loi et selon laquelle les sociétés portuaires locales devraient être dirigées avec une bonne marge d'autonomie devrait être reconnu et accepté. La Société canadienne des ports devrait jouer un rôle plus important pour encourager le développement d'un réseau national portuaire afin d'appuyer les objectifs du Canada en matière de commerce international. La Société canadienne des ports devrait jouer le premier rôle en ce qui a trait aux ports nationaux et aux affaires maritimes. À notre avis, la Société canadienne des ports devrait être le pivot du réseau des ports canadiens et de sa contribution à l'économie nationale.

À un niveau plus local, j'ai quelques observations à faire en ce qui a trait aux ports du Nouveau-Brunswick. Les investissements fédéraux dans les ports du Nouveau-Brunswick qui relèvent de la compétence de la Direction générale des havres et des ports de Transports Canada posent un problème pour notre société. Les investissements dans ces ports ont été importants par rapport au volume assez peu élevé de trafic. Par ailleurs, ces ports ne sont pas tenus de financer les dépenses en capital sur une base commerciale, et les pratiques d'établissement des tarifs de ces ports sont non compensatoires par rapport aux coûts en capital et aux frais d'exploitation.

Ces ports se disputent de plus en plus le trafic qui, dans la plupart des cas, serait manutentionné au port de Saint-Jean. Une autre préoccupation en ce qui a trait à la concurrence est que, à mesure que ces ports attirent des cargos, il diminue l'avantage concurrentiel de notre port pour attirer les compagnies de navigation internationales avec les cargos régionaux.

Notre société a une capacité limitée de résoudre ce problème. La seule façon d'améliorer notre compétitivité par rapport aux ports comme Bayside et d'autres serait de limiter nos coûts et de mettre en place des programmes de

[Texte]

recognize our financial situations and the current need of customers. Furthermore, our corporation is required to be financially self-sufficient, not only to realize the commercial return on its capital investments but also to pay a dividend to the shareholder. These obligations are not required of the ports administered by Transport Canada. There is, in our view, a lack of a level playing field in port administration.

Canadian ports, both local port corporations and ports administered by Transport Canada, are federal entities and are financed with federal funds. The port system is characterized by federal funds competing with federal funds. This situation does not enhance the competitiveness of Canadian ports and places a significant fiscal burden on federal resources.

• 0925

An associated issue is the question of how many ports Canada needs and how many it can afford. The question is applicable nationally. It's also relevant to port development in the province of New Brunswick.

Mr. Chairman, committee members, I thank you for the opportunity to be here before you and will be pleased to answer any questions from the committee. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Krauter. I want to thank you for a very comprehensive presentation. Despite the fact you said you weren't going to address some of the specific issues, I think in fact you have done a very good job of bringing to the committee's attention some of the very important factors that are contributing to the concerns we have in the port city of Saint John.

I will now call upon committee members. We have approximately 20 minutes left in this segment of our testimony. So I will ask committee members initially to constrain themselves to five or six minutes' comment. I'll call first on my colleague from New Brunswick, Mr. Arseneault.

Mr. Arseneault (Restigouche—Chaleur): Thank you, Mr. Chairman. I'd like to welcome to New Brunswick the Standing Committee on Transport from the House of Commons. Like Mr. Krauter, I would like to see the committee come back more often, and maybe even to my home area in northern New Brunswick.

Mr. Krauter, I thank you for being here today. Let me begin by saying you waltzed through your presentation quite quickly. There's a lot of detail in there and I'm sure we could spend a whole day discussing some of what you put forth. But we don't have that time.

One of the areas that has concerned me from the beginning with this report is the idea of public interest. You've addressed it fairly well in your report. But is there another option rather than using the words "public interest" and the definitions that are in there?

In your presentation you talked about a "complete cost-benefit analysis". Do you actually believe that is the solution to public interest? Who would do that cost benefit analysis? Maybe you could give a little more detail on that aspect of your presentation, please.

[Traduction]

commercialisation et des prix qui reconnaissent notre situation financière et le besoin actuel d'attirer des clients. En outre, notre société devrait être financièrement auto-suffisante, non seulement devrait-elle réaliser un rendement commercial sur ses investissements en capitaux, mais elle devrait pouvoir payer les dividendes à l'actionnaire. Les ports administrés par Transports Canada ne sont pas soumis à ces obligations. À notre avis, ce ne sont pas des règles du jeu équitables.

Les ports canadiens, tant les sociétés portuaires locales que les ports administrés par Transports Canada, sont des entités fédérales et sont financés par des fonds fédéraux. Ce qui caractérise notre réseau portuaire, c'est que tous les ports reçoivent des fonds fédéraux et doivent se faire concurrence entre eux. Cette situation n'améliore pas la compétitivité des ports canadiens et impose un fardeau fiscal important aux ressources fédérales.

Il y a en outre une question connexe. De combien de ports le Canada a-t-il besoin et combien de ports peut-il se permettre? Cette question qu'on peut se poser à l'échelle nationale et qui est tout aussi pertinente en ce qui a trait au développement portuaire dans la province du Nouveau-Brunswick.

Monsieur le président, membres du comité, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de venir témoigner devant votre comité et je répondrai bien volontiers à vos questions. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Krauter. Je vous remercie de cet exposé très détaillé. Même si vous avez dit que vous n'alliez pas aborder certaines questions bien précises, je pense que vous avez fait là un excellent travail pour porter à l'attention du comité certains facteurs très importants qui contribuent aux problèmes que nous connaissons dans la ville portuaire de Saint-Jean.

Je tiens à rappeler aux membres du comité qu'il nous reste à peu près 20 minutes à consacrer à notre témoin. Je prie donc les membres du comité de se limiter tout d'abord à cinq ou six minutes chacun. Le premier intervenant sera mon collègue du Nouveau-Brunswick, M. Arseneault.

M. Arseneault (Restigouche—Chaleur): Merci, monsieur le président. Je tiens à souhaiter la bienvenue au Nouveau-Brunswick au comité permanent des transports de la Chambre des communes. Comme M. Krauter, j'aimerais bien que le comité nous visite plus souvent, et rende peut-être également visite à ma circonscription qui se trouve dans le nord du Nouveau-Brunswick.

Monsieur Krauter, je vous remercie d'être venu ici aujourd'hui. Permettez-moi tout d'abord de dire que vous nous avez lu votre exposé très rapidement. Cet exposé contient force détails et je suis certain que nous pourrions passer toute une journée à discuter de certains points que vous avez portés à notre attention, mais nous n'avons pas le temps de le faire.

L'un des domaines qui me préoccupent depuis le début en ce qui a trait à ce rapport est l'idée de l'intérêt public. Vous avez abordé assez bien cette question dans votre exposé. Mais y a-t-il une autre possibilité plutôt que d'utiliser l'expression «intérêt public» et les définitions qui se trouvent dans ce rapport?

Dans votre exposé vous avez parlé d'une «analyse coûts-avantages complète». Croyez-vous vraiment que c'est la solution au problème de l'intérêt public? Qui ferait cette analyse avantages-coûts? Pourriez-vous s'il-vous-plaît nous expliquer un peu plus en détail cet aspect de votre exposé?

[Text]

Mr. Krauter: Yes. Thank you. I'd like to do so with some reference to the rail situation that's before us. Perhaps you sensed some of my concern and frustration with the process that's presently defined under the NTA when it comes to rail line abandonment, and particularly in our view to main line abandonment.

The first criterion is to prove the line is or will likely be financially viable. It's a very difficult task for someone who isn't operating a railroad, if you like, to collect data on railway operations, costing information and so on from the various sources at his disposal. He would have to fabricate the railway and then determine whether it will or will not be financially viable. That is an onerous and a substantial task to do.

However, we are embarked on that as others have been. But with the act as it's presently stated if you don't prove that, you never get to the broader question. As it's presently framed in the act the broader question is public interest. That really comes to the public policy and the public utility questions.

Here we have a major transportation linkage that's been in place for over a century and I'm sure other situations will arise across the country. It plays an immensely important role in the economy and serves large numbers of shippers and communities. It needs to be fully addressed and considered. In much broader terms and in the broader context of, as I say, public utility, all parties should be able to appreciate fully the consequences of abandonment should it be allowed to proceed.

I mentioned cost benefit analysis and utility theory as phrases that convey the scope of what the considerations should be, not only in terms of pure traffic that's moved on the line and employment that's created from the rail liner or transportation entities but also in terms of the environmental consequences of cargoes that are presently handled on that line being diverted to other modes of transport.

• 0930

Is it feasible? Is it practical? Is it again in the public interest? Is it in the public safety? In abandoning any particular mode of transport, what are the consequences for other modes of transport? Can those other modes adequately respond? Is the capacity in place? Will there need to be new capacity provided? Who's going to fund the additional capacity? What carriers are going to be operating in those other modes? Do they have the capacity, the capabilities, the performance to handle the traffic?

Again, I think all those kinds of questions and considerations—and we could probably spend more and add to the list—should be considered when we're looking at the abandonment or cessation of major services. To put it in the context of another mode, if we were sitting here and talking about closing down one of the major airports in the country, I feel rather confident we would be into a much broader scope of investigation and inquiry than we would as presently applies to rail line abandonments in this country.

[Translation]

M. Krauter: Oui. Merci. Pour ce faire, je vais vous parler de la situation que nous connaissons à l'heure actuelle dans le domaine du transport ferroviaire. Vous avez peut-être deviné ma préoccupation et mon sentiment de frustration en ce qui concerne le processus qui est défini à l'heure actuelle aux termes de la Loi sur les transports nationaux en ce qui a trait à l'abandon des lignes ferroviaires, et plus particulièrement pour nous à l'égard de l'abandon des lignes principales.

Le premier critère consiste à prouver que la ligne est financièrement viable ou qu'elle pourrait sans doute l'être. Pour quelqu'un qui n'exploite pas un chemin de fer, il est très difficile de recueillir des données sur l'exploitation ferroviaire, sur les coûts, etc., à partir des diverses sources à sa disposition. Il faudrait fabriquer le chemin de fer et ensuite déterminer s'il sera financièrement viable ou non. Il s'agit là d'une tâche ardue et onéreuse.

Et pourtant c'est ce que nous avons entrepris de faire, tout comme d'autres. Mais aux termes de la loi dans sa forme actuelle, si on ne prouve pas cela, on ne pourra jamais en arriver à la grande question, c'est-à-dire celle de l'intérêt public. Il s'agit en réalité d'une question de politique publique et de service public.

Nous avons ici un réseau de transport important qui existe depuis plus d'un siècle et je suis certain que d'autres problèmes vont surgir au pays. Ce réseau de transport ferroviaire joue un rôle extrêmement important dans l'économie et dessert un très grand nombre d'expéditeurs et de collectivités. C'est un problème sur lequel il faudra longuement se pencher. De façon plus générale, et, comme je le dis, dans le contexte d'un service public, toutes les parties doivent être en mesure de comprendre toutes les conséquences de l'abandon de la ligne, si effectivement on reçoit le feu vert.

J'ai mentionné l'analyse avantages-coûts et la théorie des services publics car ce sont des expressions qui expriment bien la portée des facteurs dont il faudrait tenir compte, non seulement en ce qui a trait au trafic sur la ligne ferroviaire et aux emplois qui sont créés grâce à ce train régulier ou aux entités de transport mais également pour ce qui est des conséquences environnementales des marchandises qui à l'heure actuelle sont transportées sur cette ligne et qui devront être confiées à d'autres modes de transport.

Est-ce faisable? Est-ce pratique? Est-ce, encore une fois, dans l'intérêt public? Est-ce dans l'intérêt de la sécurité publique? Si on abandonne un mode de transport en particulier, quelles sont les conséquences pour les autres modes de transport? Les autres modes peuvent-ils bien compenser ces disparitions? La capacité existe-t-elle? Faudra-t-il augmenter la capacité? Qui fournira l'argent nécessaire à cette fin? Quels transporteurs exploiteront ces nouveaux modes? Ont-ils la capacité, les possibilités et le rendement nécessaires pour répondre à la demande?

Quand on parle d'abandonner des services importants ou d'y mettre fin à mon avis, il faut encore une fois, examiner ce genre de questions et considérations—et elles ne sont probablement pas les seules. Pour prendre un autre mode comme exemple, si nous discutons ici de la fermeture d'un des principaux aéroports du pays, je suis à peu près sûr que nous élargirions le champ de notre enquête beaucoup plus que nous le faisons présentement pour l'abandon des lignes de chemins de fer dans notre pays.

[Texte]

Perhaps there's an inconsistency in the way we look at rail lines and access to and egress from that mode as opposed to access to and egress from other modes of transport. Do we look at the access and egress of major air carriers in the same terms we use for access and egress from the rail mode?

So again you can see a lot of our questions are focused on the larger "public interest" than on the questions of transport policy.

Pardon me for a rather lengthy answer.

Mr. Arseneault: It's appreciated.

To change subjects somewhat and with regard to the port system in Canada, it's been mentioned it's now time to review the whole administration of the port system in Canada. In fact, if we look at the report, at one point it says: "The structure of the Canadian ports administration system itself is not conducive to a flexible response to rapidly changing global trade patterns".

Firstly, do you agree there is a need for review and that the present structure just doesn't work any more? Would you go so far as to scrap Ports Canada, the system itself? What would your recommendation be if you went in that direction?

Mr. Krauter: I wouldn't phrase it nearly that harshly. No, it's not a question of scrapping the port system at all. I think the port system is immeasurably better now than it was under the NHB regime. It's been 10 years since legislation was passed. It's been a learning experience for all of us involved in the port system, but I think the Canadian port system works.

It could work better with continual refinement, in simplifying the administrative procedures that are required in conducting business. The ports operate in a very competitive, global, commercial situation. We need to be able to respond quickly to customer demands and to trade opportunities. But we still have a significant amount of administrative baggage to deal with.

For example, our corporate plans go through the corporate planning process of our local boards, through CPC board, through Transport Canada, through Treasury Board. Anything that can be done to simplify and improve that kind of process is going to be of benefit.

As well though I think the subject of having three ports systems needs to be addressed. We commented earlier that we have federal entities competing with federal entities. Perhaps under some terms some measure of that is acceptable. But what we have in place at the present time are situations where the playing field is badly tilted. There may also be situations where we have over-capital investment I don't think the shareholder at the current juncture can afford.

So I think it needs tuning. I don't think it's broken; it just needs tuning.

The Chairman: Thank you. We'll have to move on now to Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Krauter, I appreciate you coming before us this morning.

[Traduction]

Nous manquons peut-être de cohérence dans la façon dont nous décidons de nous doter ou de nous départir de lignes de chemins de fer et la façon dont nous prenons les mêmes décisions pour d'autres modes de transport. Examinons-nous par exemple la question de la même façon quand il s'agit des grands transporteurs aériens?

Vous voyez donc encore une fois que bon nombre de nos questions sont axées sur l'«intérêt public» en général, plutôt que sur la seule question de la politique des transports.

Désolé de vous avoir donné une réponse aussi longue.

M. Arseneault: Nous vous en remercions.

Je passe à un sujet quelque peu différent, soit le réseau portuaire au Canada. On a indiqué que le moment est venu de revoir toute l'administration du réseau portuaire au Canada. Le rapport signale effectivement ceci: «La structure de l'administration des ports canadiens ne favorise pas une réaction souple à la toute nouvelle conjoncture commerciale mondiale.»

En premier lieu, croyez-vous qu'un réexamen s'impose et que la structure actuelle est complètement dépassée? Iriez-vous jusqu'à faire disparaître Ports Canada, le réseau même? Quelle serait votre recommandation si vous choisissiez cette orientation?

M. Krauter: Je ne m'exprimerais pas de façon aussi radicale. Il ne s'agit aucunement de faire disparaître le réseau portuaire, qui est incomparablement meilleur maintenant que sous le régime de la CBN. La loi est en vigueur depuis 10 ans. Ce fut une période d'apprentissage pour tout ceux d'entre nous qui avons à faire au réseau portuaire, mais je suis d'avis que le réseau portuaire canadien ne fonctionne pas trop mal.

Il pourrait mieux fonctionner et s'améliorer constamment si les formalités administratives nécessaires pour mener les affaires étaient simplifiées. Les ports évoluent dans un contexte commercial très concurrentiel et mondial. Il nous faut être en mesure de réagir rapidement aux exigences de la clientèle et aux occasions qui s'offrent. Mais malheureusement nous sommes souvent empêtrés dans l'administration.

Par exemple, pour élaborer nos plans d'entreprise, nous devons passer par nos conseils d'administration locaux, par le conseil d'administration de la SCP, par Transports Canada et par le Conseil du Trésor. Tout ce qui pourrait être fait pour simplifier et améliorer ce processus serait avantageux.

Je suis d'avis également qu'il faut s'interroger sur la nécessité d'avoir trois réseaux portuaires. Nous avons signalé tout à l'heure que des organismes fédéraux sont en concurrence avec d'autres organismes fédéraux. Une telle situation est peut-être acceptable, mais à certaines conditions bien précises. Or, nous avons à l'heure actuelle où les règles du jeu sont loin d'être impartiales. Il pourrait aussi exister des situations de surcapitalisation que l'actionnaire, à mon avis, ne peut se permettre dans la conjoncture actuelle.

La machine n'est sûrement pas détraquée, mais certains redressements s'imposent.

Le président: Merci. Je dois maintenant céder la parole à M. Angus.

M. Angus: Monsieur Krauter, je vous sais gré de vous être joint à nous ce matin.

[Text]

Let me respond to your earlier comments. This is not an inconvenience. This is a responsibility for us to be out here. I've always believed the transport committee in particular should visit the regions on a regular basis so we have a sense of the changes and the needs and the concerns.

I appreciate your brief. I'm not going to dwell on the brief per se because I think you've made it very clear.

There are a number of other areas in the NTA Review Commission report I think you have an opinion on. Could I ask you to try to be concise, because we have five minutes and I have a whole long list here.

• 0935

Recommendation number 33 reads:

We recommend that section 3 of the NTA, 1987 exclude reference to regional development as an element of transportation policy.

It goes on to say:

Regional development policy should be expressed in statutes concerning that subject.

I was a member of the Standing Committee on Transport when we finalized the NTA in 1987. We had a very long debate about the inclusion of regional economic development in the policy aspect of the legislation. As committee members, we felt—I think it was pretty well unanimous—we needed to have that kind of statement in there. When you were appearing before the NTA making a case for something, you would have an additional argument. What position do you have with regard to either the deletion or the retention of regional economic development?

Mr. Krauter: We would favour retention of regional development within the NTA. Again, if you look at the development of railways in the province of New Brunswick over the past century, the railway lines constructed throughout the province have all been related to regional development, economic development and growth.

We would be concerned if that was removed from the act and covered in some other pieces of statute. We would lose that linkage between the importance of the provision and regulation of transport systems and their linkage and importance to the Canadian economy, and particularly to regional economies. So we favour retention.

Mr. Angus: Tied into the same general area, the commission also recommends that

the government of Canada assess all transportation subsidies with a view to eliminating or restructuring those which cannot be justified or those which work inefficiently in their present form.

We recommend that subsidies whose objective is to support sectors other than the carrier industry should be paid directly to such sectors and not through budgetary allocations to transport or through obligations imposed on carriers.

What's your opinion on the question of subsidies and their recommendations?

[Translation]

Permettez-moi de réagir à certaines observations que vous avez faites. Ce n'est pas pour nous un pensum, mais plutôt une obligation pour nous d'être ici. J'ai toujours cru que le comité des transports en particulier doit se rendre périodiquement dans les régions, afin de nous sensibiliser aux changements, aux besoins et aux préoccupations.

J'ai bien apprécié votre mémoire. Je ne vais pas m'y attarder comme tel, parce que je pense que vous avez présenté votre point de vue très clairement.

Il y a d'autres aspects du rapport de la Commission d'examen de la LNT sur lesquels vous avez une opinion, sauf erreur. Puis-je vous demander d'essayer d'être concis, parce que nous avons cinq minutes et que j'ai toute une liste ici.

La 33^e recommandation se lit comme suit:

L'article 3 de la LNT de 1987 ne fasse pas mention du développement régional en tant qu'élément de la politique des transports.

Et puis après:

La politique de développement régional devrait figurer dans les lois à ce sujet.

Je siégeais au Comité permanent des transports lorsque nous avons mis au point la LNT en 1987. Nous avons débattu très longuement de la nécessité ou non d'inclure le développement économique régional dans les principes de la loi. Les membres du comité, de façon presque unanime, sauf erreur, étaient d'avis qu'un tel énoncé était nécessaire. Lorsqu'on se présenterait devant l'ONT pour défendre un point de vue, on aurait un argument supplémentaire. Pensez-vous que le développement économique régional devrait figurer ou non dans la loi?

M. Krauter: Nous disons que le développement régional doit rester dans la LNT. Encore une fois, si on examine la construction de chemins de fer dans la province du Nouveau-Brunswick au cours du dernier siècle, on se rend compte que les voies ferrées construites ont toutes quelque chose à voir avec le développement régional, avec le développement et la croissance économiques.

Nous aurions des appréhensions si cette mention était supprimée de la loi pour être transférée dans d'autres textes législatifs quelconques. Nous perdriions ce lien entre l'importance de fournir et de réglementer des réseaux de transport, d'une part, et l'économie canadienne, notamment les économies régionales. Nous souhaitons donc que ce principe soit gardé.

M. Angus: Dans le même ordre d'idées générales, la commission recommande également

Que le gouvernement du Canada évalue toutes les subventions au transport en vue d'éliminer ou de réaménager celles qui ne peuvent être justifiées ou celles qui ne produisent pas les résultats escomptés dans leur forme actuelle.

Nous recommandons que les subventions visant à soutenir des secteurs autre que l'industrie du transport soient versées directement à ces secteurs, et non faire l'objet de crédits budgétaires au transport ou d'obligations imposées aux transporteurs.

Que pensez-vous de la question des subventions et de leurs recommandations?

[Texte]

Mr. Krauter: Subsidies are very important to the maritime economy. I think the MRFA/ARFAA have provided an important role in supporting economies and industries in Atlantic Canada. Certainly in terms of those subsidies, we favour retention of them. I believe they're under active consideration for some refinement and tuning at the present time.

The broader question of subsidies gets into other areas that perhaps I don't want comment on at this time. Providing subsidies to shippers opens up the whole question of the WGTA and who receives a subsidy and all of that. I'll just keep my comments to the MRFA/ARFAA situation in the maritimes. I think they provide an important function here.

Mr. Angus: What's been the long-term impact of the elimination of the At and East on your port?

Mr. Krauter: The cancellation of the At and East, quite simply, resulted in the termination of grain shipments into the port of Saint John. This port had been handling grain for over a century. With the cessation of the At and East subsidy, the grain shipments stopped. We have recently completed the demolition of our grain elevators. So, no subsidy, no grain, no elevator—that piece of business is gone forever.

Mr. Angus: Just like we said it would happen.

Mr. Krauter: Yes.

Mr. Angus: One of the other areas we've heard about during our hearings has been the question of the gateways to the United States. You mentioned in your brief the realignment, if you like, of more north-south traffic.

It's been argued the railways should not be able to freely abandon gateways, that there really had to be a very strong public test to ensure among other things that other railways can use and access them either way. Do you have an opinion on those gateways? I gather there's an important gateway here.

Mr. Krauter: We certainly consider the port of Saint John an important Canadian gateway. We're building on those gateway opportunities, more recently with the NAFTA agreement and service into Mexico.

So we would very much favour that rail lines into gateway centres be looked at in a much broader context than solely the limited provisions of the current NTA and provisions we see as largely more applicable to branch lines. This is not a branch line; it's a main line. We are a major gateway and it's important the port of Saint John and this area continue to be a gateway and build on the trade opportunities.

Mr. Angus: Just speaking of the main lines, I don't think any of us, when we were dealing with the question of rail line abandonments in the lead-up to the NTA, ever thought about main line abandonments. All we talked about was branch line abandonments. That was where our focus was. I don't think anybody, on any side of the table, anticipated CP would at some point be applying to abandon a main line, whether it's the one from Sherbrooke to Saint John, or whether it's the possibility of

[Traduction]

M. Krauter: Les subventions sont très importantes pour l'économie des provinces Maritimes. À mon avis, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport dans la région Atlantique ont joué un rôle important dans la survie de l'économie et des industries de la région Atlantique. Bien sûr que nous favorisons le maintien de ces subventions; d'ailleurs, je pense qu'on est en voie d'examiner comment les améliorer.

La vaste question des subventions nous amène à d'autres sujets que je ne tiens pas à aborder pour l'instant. Parler des subventions offertes aux expéditeurs, c'est ouvrir la boîte de Pandore de la LTGO, des bénéficiaires des subventions, et ainsi de suite. Je limiterai mes observations à la situation liée aux deux lois que j'ai évoquées dans les Maritimes. Je pense qu'elles ont un rôle important à jouer ici.

M. Angus: Quelles ont été les répercussions à long terme de l'élimination du tarif de l'est sur votre port?

M. Krauter: La suppression du tarif de l'est a tout simplement mis un terme aux expéditions de grains dans le port de Saint John. Ce port a manutentionné des grains pendant plus d'un siècle. Avec la disparition de la subvention au tarif de l'est, les expéditions de grains se sont taries. Nous venons d'achever la démolition de nos silos. Il n'y a par conséquent plus de subventions, plus de grains, plus de silo—cette activité commerciale est disparue à jamais.

M. Angus: Exactement ce que nous avions prédit.

M. Krauter: En effet.

M. Angus: Nous avons aussi entendu parler au cours de nos audiences de la question des points de passage aux États-Unis. Vous avez parlé dans votre mémoire du réaménagement de la circulation nord-sud.

On a soutenu que les compagnies ferroviaires ne devraient pas être libres d'abandonner les points de passage, qu'il fallait notamment que les gouvernements soient absolument convaincus que d'autres compagnies ferroviaires peuvent les utiliser et y avoir accès d'un côté comme de l'autre. Que pensez-vous de ces points de passage? Sauf erreur, il y a ici un important point de passage n'est-ce pas?

M. Krauter: Le port de Saint John est sûrement à notre avis un important point de passage canadien. Nous cherchons à profiter de ces points de passage, plus récemment avec l'ALÉNA et nos échanges avec le Mexique.

Nous souhaiterions donc beaucoup que les lignes ferroviaires conduisant aux points de passage soient examinées dans un contexte beaucoup plus large que les dispositions limitées de l'ALÉ actuel et de dispositions que nous jugeons applicables plutôt aux lignes secondaires. Il ne s'agit pas ici d'une ligne secondaire, mais bien d'une ligne principale. Nous sommes un point de passage important et il est impérieux que le port de Saint John et cette région continuent d'être un point de passage, et profitent des occasions commerciales.

M. Angus: À propos des lignes principales, je ne pense pas qu'aucun d'entre nous, au moment où nous parlions de l'abandon de lignes ferroviaires dans l'énoncé préliminaire de la LTN, ait songé à l'abandon de lignes principales. Nous avons parlé de l'abandon de lignes secondaires seulement; et c'était tout. Je pense que personne, de quelque côté de la table qu'on se trouve, ne prévoyait que le CP demanderait à un moment donné d'abandonner une ligne principale, qu'il s'agisse de la

[Text]

one of the two railway companies abandoning almost everything east of Winnipeg. So your point is well taken in terms of the act itself.

• 0940

The other thing I wanted to talk about is recommendation number 28 of the report, which recommends the abolition of the compensatory rate provisions for rail. What's your opinion on that?

Mr. Krauter: Our view is that transportation service should be competitively priced and that carriers in all modes should be charging compensatory rates. Of course I've raised that issue in the context of the ports system and our concerns regarding some ports not charging compensatory rates. We favour those provisions of the act with respect to the competition and with respect to the transportation systems serving the marketplace. It should be at compensatory rates.

Mr. Angus: Final question. The commission recommends that we repeal the Shipping Conferences Exemption Act, or SCEA, at such time as the United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn. Do you have an opinion on the appropriateness of either abolishing or maintaining the conferences?

Mr. Krauter: I think we should maintain the conferences. We should maintain SCEA. I think it's served Canadian shippers fairly well. Again, these acts need to be reviewed from time to time. I think there can always be tuning and refinement, but I would certainly not recommend the abolition of SCEA.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

We'll now move on to Mr. Howard Crosby. I know, despite the fact that he's from Halifax, that he will be extremely kind to our witnesses in Saint John and will no doubt be reporting back to his colleagues in a very positive way about the benefits and the infrastructure of this facility. Mr. Crosby.

Mr. Crosby (Halifax West): Thank you, Mr. Chairman.

When we're dealing with a national authority we always have a common interest in the maritimes. Perhaps I might explore that.

I'd like to deal, Mr. Krauter, with the areas you mentioned: railway system, freight transportation policy, and public interest. However, I think I'll concentrate on your remarks about the Canadian ports system and particularly the indication by the review commission that there ought to be more autonomy.

Let me first deal with one of the points you mentioned, which was the degree of autonomy now observed by the local port corporations. It's been my observation that the more the corporation is successful, the more autonomy it achieves. In reverse, when difficulties occur they're laid at the steps of the Canada Ports Corporation. You know when problems arise that we move away from autonomy, but as long as things are going well autonomy survives and is enhanced.

[Translation]

ligne de Sherbrooke à Saint John, ou de la possibilité que l'une ou l'autre des deux compagnies ferroviaires abandonne toutes ses lignes à l'est de Winnipeg. Je suis donc d'accord avec vous pour ce qui est de la loi proprement dite.

Je voudrais parler aussi de la recommandation 28 du rapport, qui porte l'abolition du tarif compensatoire pour le transport ferroviaire. Quel est votre avis là-dessus?

M. Krauter: Les prix du service de transport devraient être concurrentiels et il devrait y avoir des tarifs compensatoires dans tous les modes. Naturellement, j'ai soulevé cette question du contexte du réseau portuaire, où certains ports n'ont pas de tarifs compensatoires. Nous sommes en faveur de ces dispositions de la loi pour ce qui est de la concurrence et des réseaux de transport desservant le marché. Les prix devraient être compensatoires.

M. Angus: Une dernière question. La commission recommande l'abrogation de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, ou la LDCM, au moment du retrait de l'immunité antitrust des États-Unis pour les conférences maritimes. Avez-vous une opinion quelconque sur la question de savoir s'il convient d'abolir ou de maintenir les conférences?

M. Krauter: Il faut maintenir les conférences. Il faut maintenir la LDCM. Elle a très bien servi les expéditeurs canadiens. Encore une fois, ces lois sont à revoir de temps à autre. Il y a toujours, certes, des raffinements à y apporter, mais je ne recommanderais certainement pas l'abrogation de la LDCM.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Passons maintenant à M. Howard Crosby. Bien qu'il soit d'Halifax, il sera, sans doute, extrêmement gentil avec nos témoins de Saint John et parlera sans doute en termes très élogieux à ses collègues des avantages et de l'infrastructure de cette installation. Monsieur Crosby.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Merci, monsieur le président.

Dans nos rapports avec une administration nationale, nous avons toujours un intérêt commun dans les Maritimes. C'est peut-être un aspect qu'il faudrait explorer.

Je vais aborder, monsieur Krauter, les domaines que vous avez mentionnés: le système ferroviaire, la politique sur le transport des marchandises, et l'intérêt public. Toutefois, je vais plutôt me concentrer sur les observations que vous avez faites au sujet du réseau portuaire du Canada et particulièrement de la plus grande autonomie qu'il faudrait lui accorder, de l'avis de la Commission d'examen.

Permettez-moi d'aborder en premier l'un des points que vous avez mentionnés, soit le degré d'autonomie actuellement observé par les sociétés de port locales. Selon mes observations, mieux la société réussit, mieux elle devient autonome. À l'inverse, lorsque des problèmes surgissent, c'est la Société canadienne des ports qui écope. Lorsque des problèmes surgissent, on tend à s'écarter de l'autonomie mais tant que tout va bien, l'autonomie survit et se porte bien.

[Texte]

What I wanted to ask you about in terms of the possibility of greater autonomy is in relation to competition among ports. How much of the competition factor is related to the internal port operation as opposed to the other factors like labour costs, stevedoring services and the facilities that are not directly within the jurisdiction of a local port corporation?

Mr. Krauter: I'm not sure if I have your question right, but let me just draw perhaps a couple of comparisons. We compete with the Port of Halifax, for example, in a number of areas. Frankly, we don't have difficulty with that, because in our competition with the Port of Halifax we compete on equal terms. We're established and operate under the same piece of legislation. We have similar delegated authority. We have the same rules of competition, so it's a fair competition. We have similar cost structures and similar responsibilities.

When we compete with public harbours and wharves and ports it's very much a different situation. Frankly, it's exceedingly difficult to compete with them on a cost basis.

Mr. Crosby: You mentioned Bayside. Would not stevedoring and labour costs be a big factor in a shipper choosing that port over Saint John?

• 0945

Mr. Krauter: Stevedoring and labour costs are a factor, but I wouldn't put all of it on stevedoring and labour costs. For example, we were especially concerned about this aspect and we looked at all of the cost factors on our profit and loss statement in the Port of Saint John. There were items such as depreciation, interest charges, national office costs, police and property taxes. We added all of those up for our corporation on an annual basis and it came to \$7.5 million.

We looked at the profit and loss statements for the Port of Bayside, and looking at the same items it came to \$9,000. So we thought we were overlooking something. We decided to look at all of the public ports in the province of New Brunswick. We added it all up and it came to \$45,000. On a cost basis we just can't compete at all. It doesn't reflect on their financial statements, but they don't pay property taxes. We pay property taxes directly. We pay a substantial amount of property taxes. They don't pay property taxes that are shown in their profit and loss statements. The cost basis for comparison is very badly skewed. Labour is a factor, but it's not the whole factor.

Mr. Crosby: What you're pointing out is that there probably is need for major surgery that's recommended with respect to the Canada ports system. However, let me deal with another side of it, and that is the shippers' side or the marine transportation company that's looking at ports. When they look at Canadian ports, particularly east coast ports of Halifax and Saint John, they're looking at the total array of services that they require when they enter the port. The local port corporations only have control over some elements of that array of services that are required. What a number of people think is that the port authority should be a much broader organization in terms of its jurisdiction. It should, in effect, offer the array of

[Traduction]

L'objet de ma question au sujet de la possibilité d'une plus grande autonomie, c'est la concurrence entre les ports. Quelle est la part du facteur de concurrence qui a trait à l'exploitation interne des ports par opposition aux autres facteurs comme les frais de main-d'oeuvre, les services d'arrimage et les installations qui ne sont pas directement du ressort d'une société portuaire locale?

M. Krauter: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question, mais je vais quand même vous faire quelques comparaisons. Nous sommes en concurrence avec le Port d'Halifax, par exemple, dans un certain nombre de domaines. À vrai dire, cela ne nous pose pas de problèmes, parce que les règles du jeu de la concurrence sont les mêmes pour le Port d'Halifax. Nous existons et fonctionnons en vertu de la même loi. Nous avons les mêmes pouvoirs délégués. Nous avons les mêmes règles de concurrence, et c'est équitable. Nous avons les mêmes structures de coûts et les mêmes responsabilités.

Dans le cas des ports publics et des quais, la concurrence est bien différente. À vrai dire, il est excessivement difficile de leur faire concurrence au niveau des coûts.

M. Crosby: Vous avez parlé de Bayside. Les frais d'arrimage et de main-d'oeuvre ne seraient-ils pas un facteur déterminant, pour un expéditeur, dans le choix de ce port de préférence à celui de Saint-John?

M. Krauter: Les coûts d'arrimage et de main-d'oeuvre sont un facteur, mais ils ne sont pas le seul. Par exemple, cet aspect nous inquiétait particulièrement, et nous avons analysé l'ensemble des facteurs de coûts dans notre état des résultats au port de Saint-Jean. Il y avait des postes comme l'amortissement, les frais d'intérêt, les coûts du bureau national, la police et les taxes foncières. La somme de tous ces coûts pour notre société, a donné 7,5 millions de dollars par année.

Nous avons analysé les états des résultats pour le port de Bayside, où les mêmes postes représentaient 9 000 dollars. Nous avons pensé que nous avions dû oublier quelque chose. Nous avons décidé d'analyser la situation dans tous les ports publics du Nouveau-Brunswick. Le total général nous a donné 45 000\$ dollars. Au niveau des coûts, nous ne sommes absolument pas concurrentiels. Leurs états financiers n'en parlent pas, mais ils ne paient pas de taxes foncières. Nous payons les nôtres directement. Et elles ne sont pas données. Ils ne paient pas de taxes foncières figurant dans leurs états des résultats. La base de coûts pour la comparaison est tout à fait faussée. La main-d'oeuvre est un facteur, mais pas le seul.

M. Crosby: Vous faites remarquer là qu'il faut probablement procéder à la solution radicale qui est recommandée à l'égard des réseaux portuaires du Canada. Cependant, laissez-moi aborder un autre aspect de la question, soit celui des expéditeurs ou de la société de transport maritime qui choisit les ports. Lorsqu'ils considèrent les ports canadiens, particulièrement ceux de la côte est que sont Halifax et Saint-Jean, ils tiennent compte de l'ensemble des services dont ils ont besoin pour entrer dans le port. Les sociétés portuaires locales n'ont aucun contrôle sur certains éléments de cet éventail de services. D'aucuns estiment que le secteur de compétence de l'administration portuaire devrait être beaucoup plus étendu.

[Text]

services. Do you see any possibility of that change taking place based upon the current local port corporation? Would they take a broader responsibility for stevedoring services or some arrangement with corporations providing those services?

Mr. Krauter: I don't see that happening. I don't particularly see the need for that, and in discussion with my colleagues I don't see a major move that way either.

Substantially, Canadian ports are landlord ports, and our ports, if you like, are highly privatized at the present time, because we all as local port corporations across the country have our terminals operated by private sector stevedoring companies. That's been the Canadian model and the Canadian experience for many years, and I think it works quite well.

We aren't operating ports, as for example some ports are in the United States. Frankly, I don't see a lot of motion or urgency or need for Canadian ports to become operating ports.

Mr. Crosby: You're not concerned with what's been called "overlapping jurisdiction" in relation to ports?

Mr. Krauter: Do you have an example?

Mr. Crosby: Yes, I have a very good example. There's the railway services to ports. Both are federally controlled areas of activity, and yet the major problem in the east coast ports right now, as you've already indicated, is the railway services. We have a national government setting up a very expensive port facility in, to make it a little more neutral, Halifax and then not exercising any effective jurisdiction over the railway lines that service the ports. Without those railway lines the port will be rendered not only non-competitive but almost useless. Do you have any comment on that concern?

Mr. Krauter: In the case of Halifax, which is served by another crown corporation, CN Rail, I guess the question concerns the degree of control and guidance that comes from the shareholder over that federal crown corporation in relation to other federal crown corporations.

It was interesting to look at the article in *The Globe and Mail* when Ron Lawless left as president of VIA Rail. He was previously the president of CN Rail. One of his parting comments, again, was on the need for federal policy. He pointed out the difficulty in running federal crown corporations and getting clear direction from the shareholder. What is the policy direction? What are the wishes of government? It always isn't clear. We try to have good sense—

Mr. Crosby: It's not that difficult. You want cost recovery and good services, but sometimes it's hard to effect a balance.

● 0950

I guess really what's happening here is that our mutual concern about the Canadian ports system relates back to your other three points: the railway system, freight transportation policy, and public interest. It looks to me as if you have to roll them all together and say there has to be better integration of the services provided through and by Canadian ports with other federally controlled services, particularly the railway system.

[Translation]

Elles devraient, effectivement, offrir l'ensemble des services. Estimez-vous possible que ce changement se réalise, dans le contexte de la société portuaire locale actuelle? Assumerait-elle une plus grande responsabilité à l'égard des services d'arrimage ou d'un arrangement quelconque avec des entreprises offrant ces services?

M. Krauter: Je ne pense pas. Je n'en vois pas la nécessité particulière et, je n'envisage pas non plus, pour en avoir discuté avec mes collègues, de grands changements en ce sens.

Les ports canadiens sont, essentiellement, des ports propriétaires, et nos ports, si vous voulez, sont hautement privatisés à l'heure actuelle, car les terminus de toutes les sociétés portuaires locales au pays sont exploitées par des sociétés d'arrimage du secteur privé. Tels sont le modèle canadien et l'expérience canadienne depuis de nombreuses années, et cela marche très bien.

Nous ne sommes pas des ports d'exploitation, comme certains ports des États-Unis. A vrai dire, il n'est ni urgent ni nécessaire de transformer les ports canadiens en ports d'exploitation.

M. Crosby: Le «chevauchement de compétence», comme on a dit, dans les ports ne vous inquiète-t-il pas?

M. Krauter: Avez-vous un exemple?

M. Crosby: Oui, un très bon. Il y a les services ferroviaires qui desservent les ports. Il s'agit, dans les deux cas, de secteurs d'activité réglementés par le gouvernement fédéral, et pourtant, le grand problème dans les ports de l'est à l'heure actuelle, comme vous l'avez déjà indiqué, ce sont les services ferroviaires. Nous avons un gouvernement national qui crée l'installation portuaire très coûteuse à—soyons un peu plus neutre—Halifax, sans exercer véritablement sa compétence sur les voies ferrées qui desservent les ports. Sans ces voies ferrées, le port perdra non seulement sa compétitivité, mais presque toute son utilité. Avez-vous un commentaire à ce sujet?

M. Krauter: Dans le cas de Halifax, qui est desservi par une autre société d'État, CN Rail, je pense que la question est le degré de contrôle et d'orientation qu'exerce l'actionnaire sur cette société, par rapport à d'autres sociétés d'État du fédéral.

L'article qui a paru dans le *Globe and Mail* lorsque Ron Lawless a quitté la présidence de VIA Rail était éloquent. Il était auparavant président de CN Rail. En partant, il a dit, entre autres, qu'il fallait une politique fédérale, soulignant la difficulté de diriger des sociétés d'État fédérales et d'obtenir une orientation claire de l'actionnaire. Quelle politique adopter? Que veut le gouvernement? Cela n'est pas toujours très clair. Nous essayons de faire preuve de bon sens.

M. Crosby: Ce n'est pas difficile. Il faut récupérer les coûts et offrir de bons services, mais ce n'est pas toujours facile de garder l'équilibre.

Ce qui se passe réellement ici, c'est que notre préoccupation mutuelle au sujet du réseau portuaire canadien se rapporte à vos trois autres points: le réseau ferroviaire, la politique du transport de marchandises et l'intérêt public. Selon moi, il faut les regrouper et dire qu'il doit y avoir une meilleure intégration des services que fournissent les ports canadiens avec les autres services sous régie fédérale, plus particulièrement le réseau ferroviaire.

[Texte]

For instance, on compensatory rates, in the case of the Port of Halifax, if compensatory rates were not governing there might be more flexibility in providing rail services. So all of these things seem to be tied together. Do you have a problem with analysing all of these factors in terms of the port services?

Mr. Krauter: No, but I would support what you said about the need for greater coordination among modes of transport, and particularly greater coordination within government on the modes of transport and perhaps a clearer message and coordination from and by the shareholder on its transportation objectives.

Mr. Crosby: I guess what you mean is that we need a freight transportation policy.

Mr. Krauter: Yes, indeed, please.

The Chairman: If I may be permitted just to make a couple of comments and perhaps ask our witness for some direction, I believe that coupled with the dilemma that the Port of Saint John finds itself in, along with the proposed abandonment by CP of its main line to this port city, we are in somewhat of a crisis, not only in the city of Saint John itself but in southern New Brunswick and in this maritime province.

I have concerns, because despite the fact that the NTA Review Commission did not make a specific recommendation with reference to the port corporation, indeed it did say it would require a major overhaul. As you know, the transport committee had proposed that we undertake a major study of the port structures in this country; that was not allowed to happen, for various reasons. I think it has been pointed out by Mr. Angus and other members of the committee, throughout the last few months, that we have felt it would indeed have been of some benefit, not only to the transportation policy in this country as a whole but specifically to ports that are struggling.

I would suggest, sir, that the Port of Saint John is indeed struggling to survive. I have concerns when the NTA Review Commission makes mention, specifically, of the Port of Vancouver and the Port of Halifax but does not mention the Port of Saint John. Indeed, we have some very serious work to do if we are going to maintain our status as a major port in this country.

Obviously, if a study of the port structure were undertaken in this country, as is suggested by the NTA Review Commission report, no doubt the rationalization process of ports in the nation would be one of the major topics that would be undertaken. Do you feel if rationalization were addressed that the Port of Saint John would indeed have to have significant back-up from a transportation-feeding network in order for it to maintain its status as a major port in the country?

Mr. Krauter: Definitely the inland transportation systems are absolutely crucial to the survival and growth of ports. We need an effective rail system and we need an effective highway system.

Precisely on the point you've mentioned, we are concerned about the future. We are concerned particularly because of the loss of the CP Rail line and what that would mean. It could see this port becoming, if you like, much more of a regional port for

[Traduction]

Par exemple, si l'on n'appliquait pas de taux compensatoires au port d'Halifax, il serait peut-être possible d'offrir des services ferroviaires. Tous ces éléments semblent donc être liés ensemble. Avez-vous des difficultés à analyser tous ces facteurs en ce qui concerne les services portuaires?

M. Krauter: Non, mais comme vous, j'estime qu'il est nécessaire d'avoir une meilleure coordination entre les moyens de transport, plus particulièrement au sein de l'administration publique sur les moyens de transport, et sans doute aussi un message plus clair de l'actionnaire au sujet de ses objectifs en matière de transport et une meilleure coordination de sa part.

M. Crosby: Nous aurions donc besoin d'une politique du transport des marchandises?

M. Krauter: Absolument.

Le président: Permettez-moi de faire quelques observations avant de demander l'avis de notre témoin. Combiné au dilemme dans lequel se trouve le port de Saint-Jean et de concert avec le fait que le CP propose d'abandonner sa ligne principale dans cette ville portuaire, nous faisons face à une crise non seulement dans la ville de Saint-Jean elle-même, mais aussi dans le sud du Nouveau-Brunswick et dans toute cette province maritime.

Je suis inquiet, parce que même si la Commission d'examen de la LTN n'a pas fait de recommandation particulière au sujet de la Société des ports, elle a cependant indiqué qu'elle aurait besoin d'un réaménagement en profondeur. Comme vous le savez, le comité des transports avait proposé que nous entreprenions une étude d'envergure sur les structures portuaires au Canada, mais cela n'a pu se faire pour diverses raisons. Si je ne m'abuse, M. Angus et d'autres membres du comité ont indiqué à de nombreuses reprises au cours des derniers mois qu'il aurait réellement été avantageux de procéder à une telle étude, non seulement aux fins de la politique des transports au pays dans son ensemble, mais plus particulièrement aussi pour les ports qui sont en difficulté.

J'irais jusqu'à dire, monsieur, que le port de Saint-Jean a beaucoup de peine à survivre. Cela me préoccupe lorsque la commission d'examen de l'ONT signale le port de Vancouver et d'Halifax, mais oublie celui de Saint-Jean. Il ne fait pas de doute que nous devons nous mettre vraiment à l'oeuvre si nous voulons demeurer un grand port du pays.

De toute évidence, si l'on procédait à une étude de la structure portuaire au Canada, comme le propose le rapport de la Commission d'examen de la LTN, l'un des principaux sujets abordé serait sans conteste le processus de rationalisation des ports au pays. Croyez-vous que s'il y avait rationalisation, le port de Saint-Jean aurait véritablement besoin d'un soutien majeur de la part d'un réseau de transport afin de demeurer au rang des principaux ports au Canada?

M. Krauter: Il est hors de doute que les réseaux continentaux de transport sont absolument essentiels à la survie et à la croissance des ports. Nous avons besoin d'un réseau ferroviaire et routier efficace.

En ce qui concerne le point que vous avez soulevé, l'avenir nous inquiète, plus particulièrement parce qu'il faudra faire face aux conséquences de la perte de la ligne de CP Rail. Ce port pourrait devenir, disons, beaucoup plus un port régional pour la

[Text]

potash, forest products and the like rather than a national port. If we lose our national transportation connections, we are looking at a very difficult situation. The concern, of course, with the loss of CP Rail—should that go ahead—is that there is an important highway program that is coming ahead, but it is not going to come ahead in the timeframe that is needed to offset, to whatever extent it can be offset, the loss of a major main line. So we're very concerned about the future of the port without these inland connections.

● 0955

The Chairman: When the port of Saint John came under the control of the local port authority there was a significant debt load that was forgiven by the federal government. There continues to be little or no return to the shareholder from the Port of Saint John.

How significant do you feel that would be in the considerations of the Canada Ports Corporation—as they might restructure the ports facilities in this country—in their decision to maintain Saint John as a major port? Can we afford to continue to pay for all of these facilities?

Mr. Krauter: We have been able, through the years since incorporation, to maintain financial profitability. We have at present a federal debt of some \$20 million in demand notes requiring interest payments of \$2.3 million annually. We have stayed current on our debt servicing and funding all of our capital programs, maintenance and the like. We have not paid annual dividends to the shareholders, and that's part of the dividend policy.

We do have a large federal debt. We continue to service that debt, and even in recent discussions with the shareholders we're going to continue to service that debt. It's a burden. It draws resources there that we would otherwise like to see directed to the physical redevelopment of the port and improving our competitiveness. In any consideration of future port restructuring, I think it can be seen that the debt is manageable.

The Chairman: Just in closing—and we are out of time—it is obviously critical for the maintenance of the infrastructure of this facility that a main line be kept open along the trackage that CP currently operates. What is your view of the opportunities of a short-line operator being brought into the picture to operate that particular facility?

Mr. Krauter: Short-line operators are one opportunity. There is a limited experience with short lines in Canada. In recent years there have only been four or five, I think—one in Alberta, one in Saskatchewan. . . Short lines are a possibility.

There has been, to our knowledge, some interest from short-line operators. The question is, what is the extent of the short-line service? Is it only into New Brunswick drawing on regional cargoes? Is there an opportunity for short lines to go into the state of Maine and connect into some of the U.S. railroad systems? Perhaps a short-line operation all the way through to Sherbrooke. . . It's a difficult challenge, to put it mildly. I don't see short lines being able to completely replicate the service that we now have with CP.

[Translation]

potasse, les produits forestiers et d'autres produits du même genre, plutôt qu'un port national. Si nous perdons nos raccordements dans le réseau national de transport, la situation sera très difficile. Bien sûr, si nous perdons CP Rail, l'important programme de construction de routes qui a été annoncé ne sera pas mis en place pour compenser, dans la mesure où cela peut l'être, la perte d'une ligne principale. L'avenir du port sans ces raccordements avec le continent nous préoccupe donc énormément.

Le président: Lorsque l'autorité portuaire locale a pris le contrôle du port de Saint-Jean, le gouvernement fédéral en a effacé une dette importante. L'actionnaire continue à ne toucher à peu près rien du port de Saint-Jean.

Dans quelle mesure cela pourrait-il jouer dans la décision de la Société canadienne des ports—car elle pourrait restructurer les installations portuaires au Canada—de maintenir Saint-Jean à titre de port principal? Pouvons-nous nous permettre de continuer à payer pour toutes ces installations?

M. Krauter: Depuis l'incorporation en société, nous avons été en mesure de préserver la rentabilité financière. La dette fédérale s'élève actuellement à quelque 20 millions de dollars sous forme de billets à vue pour lesquels les intérêts débiteurs s'établissent à 2,3 millions de dollars par an. Nous n'avons pris aucun retard dans le service de notre dette ni dans le financement de tous nos programmes d'immobilisations, d'entretien et autres. Nous n'avons pas versé de dividendes annuels aux actionnaires, mais cela fait partie de la politique des dividendes.

Notre dette fédérale est effectivement importante. Nous continuons d'en assurer le service et, même dans les récents échanges avec les actionnaires, nous avons indiqué notre intention de continuer en ce sens. C'est un fardeau. Cette dette absorbe des ressources que nous aimerions acheminer au réaménagement physique du port et à l'amélioration de notre compétitivité. Dans tout examen qui pourrait avoir lieu sur le réaménagement futur du port, on constatera que la dette est raisonnable.

Le président: En terminant—et le temps nous manque—it est évidemment essentiel à la survie de l'infrastructure de cette installation que l'on dispose d'une ligne principale le long de la voie ferrée qu'exploite actuellement le CP. À votre avis, quelles sont les chances de pouvoir intéresser un exploitant secondaire à s'occuper de cette installation particulière?

M. Krauter: Les exploitants secondaires sont une solution. Nous avons peu d'expérience à ce titre au Canada. Ces dernières années, il n'y en a eu que quatre ou cinq, si je ne m'abuse, un en Alberta, un autre en Saskatchewan. . . Cela demeure une solution possible.

À notre connaissance, d'aucuns ont manifesté un intérêt à des exploitants secondaires. La question est de connaître l'étendue du service de ce type d'exploitants. Le service s'appliquerait-il uniquement au Nouveau-Brunswick sur des cargaisons régionales? Y a-t-il un débouché pour que des exploitants secondaires passent par l'État du Maine pour se raccorder à un réseau ferroviaire américain? Peut-être un service secondaire jusqu'à Sherbrooke. . . Le défi est de taille, pour ne pas dire plus. Je ne pense pas que les exploitants secondaires soient en mesure de reproduire complètement le service que nous offre actuellement le CP.

[Texte]

The Chairman: What is your opinion of the likelihood of the survival of the port of Saint John if that line is abandoned?

Mr. Krauter: We have made estimates that we would lose something close to 300,000 tonnes of cargo, and it would cost our corporation in 1993 or 1994 about \$800,000 or \$900,000 a year and growing from there. As I say, without the rail line, there is no alternative. In the future this port would look at moving towards being a regional port rather than the full national port that it's been. It would also put our corporation in an increasingly difficult financial situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Krauter, for being with us this morning. I think you have emphasized again the committee's opinion, or at least the majority of the committee's opinion, that a study of the port infrastructure of this country would indeed be crucial to the survival of our ports system. Thank you.

Mr. Krauter: Thank you for the opportunity.

The Chairman: Our next witnesses are from the Saint John Board of Trade. We have Mr. Tom Gribbons, Chairman of the Transportation Committee, along with Mr. Stephen MacMakin who is the president of that organization.

• 1000

Welcome, gentlemen, to the proceedings of the transport committee's hearings this morning. We welcome you to the proceedings. You have distributed a brief to the members. I assume that Mr. Gribbons is planning on presenting the brief. You are familiar now, having been in the room for some time, with how we will conduct the business. So I'd invite you to proceed.

Mr. Tom Gribbons (Chairman of the Transportation Committee, Saint John Board of Trade): Mr. MacMakin will start.

The Chairman: All right. Sorry. My records indicated that—

Mr. Gribbons: It will be a joint effort.

The Chairman: It's going to be a joint effort. A typical Saint John approach.

Mr. Steven MacMakin (President, Saint John Board of Trade): Thank you, Mr. Chairman. We appreciate this opportunity to appear this morning. We don't have a long brief so we expect we'll be right on time.

The Saint John Board of Trade welcomes this opportunity to address the parliamentary Standing Committee on Transport. As the hub of industrial activity in Atlantic Canada, Saint John recognizes that effective and efficient transportation services are essential for the future economic health and continuous business enhancement of this area.

The Saint John Board of Trade, comprising 639 businesses and over 1,000 appointed representatives, has had a long history in advocating issues of transportation—over 174 years to be exact. We represent a diverse membership that is made up of small, medium to large-sized businesses from the economic spectrum of manufacturing, commercial, industrial and service-based industries.

[Traduction]

Le président: Pensez-vous que le port de Saint-Jean a une chance de survivre si cette ligne est abandonnée?

M. Krauter: Selon nos estimations, nous perdriions près de 300 000 tonnes de marchandise, ce qui représenterait un coût annuel d'environ 800 000 ou 900 000 de dollars pour notre société en 1993 ou 1994. Et ce n'est que le début. Comme je l'ai mentionné, sans la ligne ferroviaire, il n'y a pas de solution de rechange. Dans l'avenir, il semble que ce port se cherchera une vocation régionale au lieu de demeurer un port national complet comme il l'a été. De plus, cela mettra notre société dans une situation financière de plus en plus difficile.

Le président: Merci, monsieur Krauter, de votre témoignage ce matin. Vous avez souligné à nouveau l'opinion du comité, ou du moins de la majorité de ses membres, voulant qu'une étude de l'infrastructure des ports au Canada soit effectivement essentielle à la survie de notre réseau portuaire. Je vous remercie.

M. Krauter: Merci de m'avoir invité.

Le président: Nos prochains témoins sont de la Chambre de commerce de Saint-Jean. En premier lieu, M. Tom Gribbons, président du Comité des transports et M. Stephen MacMakin, président de cet organisme.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue aux délibérations des audiences du Comité des transports ce matin. Vous avez remis un mémoire aux membres. Je suppose que M. Gribbons a l'intention de le présenter. Étant dans la salle depuis quelque temps, vous connaissez maintenant la façon dont nous opérons. Je vous invite donc à poursuivre.

M. Tom Gribbons (président du Comité des transports, Chambre de commerce de Saint John): Monsieur MacMakin commencera.

Le président: Très bien. Excusez-moi. Mes documents indiquaient que...

M. Gribbons: Ce sera fait en collaboration.

Le président: D'accord. Une approche typique des habitants de Saint-Jean.

M. Steven MacMakin (président, Chambre de commerce de Saint John): Merci, monsieur le président. Nous vous remercions de nous avoir invités ce matin. Comme notre exposé n'est pas très long, nous prévoyons respecter l'horaire.

La Chambre de commerce de Saint-Jean est heureuse de pouvoir s'adresser au Comité permanent des transports. En tant que noyau central de l'activité industrielle dans la région de l'Atlantique, Saint-Jean sait que des services de transport efficace et efficient sont essentiels à la santé économique future et à l'amélioration constante du commerce dans cette région.

La Chambre de commerce de Saint-Jean, qui se compose de 639 entreprises et de plus de 1 000 représentants nommés, prend depuis très longtemps la défense des transports, depuis plus de 174 ans pour être exact. Notre effectif est fort diversifié, se composant de petites, moyennes et grandes entreprises provenant de l'éventail économique des industries manufacturières, du commerce et de l'industrie, et enfin des industries de service.

[Text]

Over our long history we have seen and have been a part of immense changes. For example, our board of trade published the first documented description for the Bay of Fundy navigation, consequently reducing insurance rates for sea-based shipping and encouraging increased port traffic to our community. We helped establish the Saint John Harbour Development Commission. We were successful in lobbying for the construction of the harbour bridge thoroughway. We were a major thrust in the Southern New Brunswick Highways Coalition Advocacy to receive the provincial government's commitment for the completion of four-lane links as a priority before construction on the Atlantic expressway—i.e., Trans-Canada Highway—begins. We were the spearhead in the thrust to develop our region's new Greater Saint John Economic Development Commission, which will inevitably enhance the activity of our existing economy.

These are just a few results of the many activities of the proactive enterprise and energies of our members over the years. You can see they have significant connections to transportation.

Recognizing the new realities of the global marketplace and the increasing interdependency of many economies, the Saint John Board of Trade is on record as being in favour of free trade with the United States. The free trade agreement offers opportunities for future growth and the invitation to renew our trade links between our region and New England.

At this point in our presentation I'm going to ask Mr. Gribbons to complete.

Mr. Gribbons: Thank you, Steven.

After reviewing changes to the National Transportation Act, as proposed by the National Transportation Act Review Commission, we recognized that the primary thrust of the report is to allow the marketplace to govern transportation issues, to provide a framework of regulations that will enable all businesses to more easily adapt to the rapidly changing economies of the approaching new century as a positive initiative. In general we agree with this thrust and support the economic flavour of the report. Essentially, as we see it, its aim is to allow business an easier hand in doing business.

With regard to recommendation number 33, the National Transportation Act Review Commission proposes separating regional development from the National Transportation Agency's mandate. The board of trade has grave concerns with this recommendation. It would appear to us that there is a positive obligation for using transportation as an instrument of regional development, for two reasons: one, a modern transportation system in fact furthers economic development and reduces disparity in opportunities for the Atlantic region; secondly, transportation, we maintain, is an essential public service.

[Translation]

Au cours de notre longue histoire, nous avons été témoins d'énormes modifications et nous y avons aussi participé. Par exemple, notre Chambre de commerce a publié la première description documentée de la navigation dans la baie de Fundy, ce qui a eu pour conséquence de diminuer les taux d'assurance des expéditions maritimes et de favoriser une circulation portuaire accrue vers notre ville. Nous avons aidé à mettre sur pied la Saint John Harbour Development Commission. Nous avons exercé avec succès des pressions pour que soit construite la voie de pénétration du pont du port. Nous avons été un élément important du groupe de défense de la coalition des routes du sud du Nouveau-Brunswick qui a sollicité du gouvernement provincial l'engagement de terminer en priorité les raccordements à quatre voies avant que ne commence la construction de la voie rapide de l'Atlantique, c'est-à-dire la Transcanadienne. Nous avons été le fer de lance du mouvement mis de l'avant pour créer la Commission de développement économique de la grande région de Saint-Jean qui aura inévitablement pour effet d'accroître l'activité économique actuelle.

Ce ne sont là que quelques résultats des nombreuses activités entreprises au fil des ans par nos membres dynamiques et énergiques. Vous constaterez que ces activités ont des liens importants avec les transports.

Consciente des nouvelles réalités du marché mondial et de l'interdépendance croissante de nombreuses économies, la Chambre de commerce de Saint-Jean a pris officiellement position en faveur du libre-échange avec les États-Unis. L'Accord de libre-échange offre des débouchés de croissance future et l'invitation de renouveler nos échanges commerciaux avec la Nouvelle-Angleterre.

Je vais maintenant demander à M. Gribbons de terminer la présentation.

M. Gribbons: Merci, Steven.

Après avoir examiné les modifications à la Loi nationale sur les transports que la Commission d'étude de la Loi nationale sur les transports avait proposées, nous nous sommes rendu compte que le rapport avait comme objectif principal de laisser au marché le soin de réglementer les questions de transport, de fournir un cadre de réglementation qui permettra à toutes les entreprises de s'adapter plus facilement aux économies en évolution rapide du siècle à venir, une initiative positive. D'une façon générale, nous sommes d'accord avec cet objectif et nous appuyons la saveur économique du rapport. Essentiellement, son but serait, à notre avis, de faciliter la tâche aux entreprises.

En ce qui a trait à la recommandation numéro 33, la Commission d'étude de la Loi nationale sur les transports propose de retrancher du mandat de l'Office national des transports le volet du développement régional. La Chambre de commerce a d'énormes réserves à cet égard. Il nous semble qu'il est absolument nécessaire d'utiliser les transports comme instrument de développement régional, et cela pour deux raisons: en premier lieu, un réseau moderne de transport favorise le développement économique et réduit les disparités au niveau des débouchés qui s'offrent à la région de l'Atlantique; en second lieu, les transports représentent un service public essentiel.

[Texte]

[Traduction]

• 1005

There is an obligation on the part of the Government of Canada to provide these services. We draw support for this position from the Constitution Act, 1982, part III, paragraphs 76.(1)(b) and (c), which have binding effect upon Parliament and each provincial legislature.

The proposed amendments to the National Transportation Act cannot be considered in the abstract without identifying specifically what will be contained in statutes dealing with regional disparity in place of what is now in the NTA.

Although we recognize that the NTA Review Commission's recommendation 33 has by far the greatest potential effect on this region if it were to be enacted, we felt this had to be commented on first. But the board also wishes to make comments on other recommendations made.

We recognize the issue of transportation subsidies is currently being reviewed in recommendations 34 and 35. We further recognize that subsidies should be focused to maximum advantage to support the reduction in economic disparity of opportunity for maritime industry. Changes in the present system of subsidies should meet these criteria and promote export opportunities.

We support the approach taken in recommendations 5 and 7 to modify and update regulations governing extra-provincial trucking. However, we feel the date of March 31, 1994, made in recommendation 5, is unreasonable if there is not already a standard set up. We do not want this as a means to withhold federal contributions to highway infrastructure. If suitable safety codes are already set up, then they should be implemented with the time limit to allow compliance by industry.

Railways issues are dominated by the proposed abandonment of the Canadian Atlantic Rail Line, the railroad line on the Canadian Pacific railroad tracks from Montreal to Saint John. Our position is taken here from the 1992-93 annual report from the Saint John Board of Trade. Our board is of the opinion that this line is essential to the future development of the port and of southern New Brunswick. Officially, our board of trade has adopted the policy that, until further study is done on what rail service is essential to Atlantic Canada, the Minister of Transport should halt any further railroad abandonment procedures.

Consequently, we have some experience with the current process of abandoning lines. By allowing a rail carrier to abandon a main line—and I would like to emphasize main line—without having to prove why the line is no longer financially sound, as is recommended in recommendation 8(a), it would be an injustice to those who currently depend upon and use its service. We recognize that the goal of recommendation 8 is the streamlining of the abandonment process. Doing so would be an advantage to the rail carriers, enabling them to make their operations more cost-effective. However, those same carriers have enjoyed tremendous advantages in the past from the government and the people of Canada. They should be held

Le gouvernement du Canada est tenu d'offrir ces services en vertu des alinéas 76.(1)b) et c) de la Loi constitutionnelle de 1982, partie III, qui ont un effet contraignant pour le Parlement et pour chacune des assemblées provinciales.

On ne peut considérer isolément les amendements proposés à la Loi sur les transports nationaux sans définir d'une manière précise ce que contiendront les statuts se rapportant à la disparité régionale qui remplaceront les dispositions actuelles de la LTN.

Nous voulions commenter en premier lieu ces dispositions, même si nous réalisons que la recommandation n° 33 de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux aurait de loin, si elle était adoptée, l'incidence la plus grande sur notre région. Mais la chambre de commerce présentera également des commentaires sur d'autres recommandations.

Sachant que les recommandations 34 et 35 portent sur les subventions aux transports, nous demandons que les subventions soient calculées de manière à appuyer au maximum la réduction de la disparité économique que connaît l'industrie des transports maritimes au niveau des débouchés. Les changements apportés au système actuel de subventions devraient respecter ces critères et encourager les activités d'exportation.

Nous appuyons la démarche que préconisent les recommandations 5 et 7 en vue de modifier et de mettre à jour la réglementation concernant le camionnage extra-provincial. Cependant, nous estimons qu'on ne saurait attendre jusqu'au 31 mars 1994, comme le propose la recommandation n° 5, pour établir une norme. Nous ne voulons pas qu'un délai aussi éloigné reporte la contribution du gouvernement fédéral à l'entretien de l'infrastructure routière. Si les codes de sécurité existants sont appropriés, il faudrait les appliquer dans les délais prévus afin de les faire respecter par l'industrie.

Du côté des chemins de fer, c'est le projet d'abandon de la Canadian Atlantic Rail Line qui attire surtout notre attention. Cette ligne de chemin de fer emprunte les voies du Canadien Pacifique entre Montréal et Saint-Jean. Notre point de vue s'inspire du rapport annuel 1992-1993 de la Chambre de commerce de Saint-Jean. La chambre de commerce estime que cette ligne de chemin de fer est essentielle au développement futur du port de Saint-Jean et du sud du Nouveau-Brunswick. La politique officielle de notre chambre de commerce est que le ministre des Transports devrait suspendre toutes procédures d'abandon de ligne de chemin de fer en attendant les conclusions d'autres études visant à déterminer quelles sont les lignes essentielles à la région Atlantique du Canada.

Nous connaissons la procédure actuelle d'abandon des lignes de chemin de fer. En autorisant une compagnie de chemin de fer à abandonner une ligne principale—je dis bien une ligne principale—sans qu'elle soit tenue de prouver pourquoi cette ligne n'est plus rentable, comme le recommande la recommandation 8a), on commet une injustice vis-à-vis des usagers qui sont tributaires de cette ligne. Nous comprenons que l'objectif de la recommandation n° 8 est de simplifier la procédure d'abandon. C'est un avantage pour les compagnies de chemin de fer, car cela leur permet de rentabiliser leurs activités. Cependant, il ne faut pas oublier que ces mêmes transporteurs ont bénéficié, par le passé, des largesses du

[Text]

responsible for proving their case in a public forum. Time periods leading up to the final decisions can be shortened, but the public process should continue. Reasons for decisions should be made available to those participating in public hearings.

Should the Canadian National Railway be privatized? Recommendation 39 is that it should. Our board asks that, prior to that decision being made, the board of directors of the CNR—or what is now called CN International—be made to commission a study and subsequently make it public, detailing how a privatized CNR would return to profitability. We would like to know what changes would have to be made by CNR in order to operate efficiently and profitably, and ultimately to serve the Canadian public.

Our airline industry, much like that in many other countries, faces tremendous risks. We believe that foreign ownership limits should be raised from 25% to 49%, as mentioned in recommendation 16. Our airlines need an infusion of equity capital desperately, and if that can be obtained by way of foreign investment while at the same time keeping voting control in Canada, that's the price we must pay in order to have Canadian carriers competing in Canada.

Our major concern with air travel in Saint John is competition, or the lack thereof, between here and central Canada. Without two carriers competing for our business, we can see ticket prices escalating. As a result, we also support recommendation 17 on allowing foreign carriers cabotage rights within the country should we find ourselves with only one national carrier.

• 1010

Recommendation 45, on public investigations, raises some concern with the board. Specifically, if enacted, would this not stifle some legitimate complaints by parties afraid of the consequences of being found to be brought forth in bad faith? We believe such criteria must be left in the hands of the judicial system and not with a government agency, such as the NTA.

Finally, we believe the agency should have continuous reviews of its policies and should provide public statements of NTA regulations that have been changed and the reasons therefor. We also believe major policy reviews should be held every five years, as is currently done.

The board of trade wishes to reserve the right to comment in the future on specific recommendations not covered this morning due to the short time we've had to study the report. We apologize for that; we only received our copy of the report three weeks ago. As a result, we commented on those recommendations we felt were most important to our membership at this time.

With that, gentlemen, I am prepared to take any of your questions, and so is my colleague Mr. MacMakin. Thank you very much.

[Translation]

gouvernement et de la population canadienne. Ils devraient être tenus de justifier publiquement leurs décisions. On peut réduire le délai de la période de réflexion devant mener à la décision finale, mais il faudrait maintenir le processus public. Nos transporteurs devraient justifier leurs décisions devant les participants aux audiences publiques.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada doit-elle être privatisée, comme le préconise la recommandation n° 39? La chambre de commerce recommande que le conseil d'administration du CN—que l'on appelle maintenant CN International—soit tenu, avant de prendre une décision, d'effectuer une étude et de rendre publiques ses conclusions, afin d'expliquer comment la privatisation du CN permettrait à l'entreprise d'atteindre à nouveau le seuil de rentabilité. Nous voulons savoir quels sont les changements que devrait entreprendre le CN pour retrouver le chemin de l'efficacité et de la rentabilité tout en continuant à servir le public canadien.

Au Canada, comme dans beaucoup d'autres pays, l'industrie aérienne fait face à des risques énormes. Nous estimons que les limites imposées au pourcentage des actions pouvant appartenir à un actionnaire étranger devraient passer de 25 à 49 p. 100, comme le propose la recommandation n° 7. Nos lignes aériennes ont désespérément besoin d'une injection de capitaux propres. Si nous voulons conserver des transporteurs canadiens capables d'offrir des services compétitifs au Canada, nous devons peut-être encourager les investissements étrangers, tout en conservant la majorité des actions ayant droit de vote.

Dans le secteur des transports aériens, notre principale préoccupation est l'absence de concurrence sur la ligne qui relie Saint-Jean au centre du Canada. Les prix des billets augmenteraient sans doute faute de concurrence entre deux transporteurs. En conséquence, nous appuyons également la recommandation n° 17 qui vise à accorder aux transporteurs étrangers des droits de cabotage dans l'éventualité où nous nous retrouverions avec un seul transporteur national.

La chambre de commerce a quelques réserves en ce qui a trait à la recommandation numéro 45 concernant les enquêtes publiques. En effet, si cette recommandation est adoptée, elle risque d'intimider certaines parties craignant que leurs plaintes légitimes soient considérées comme étant de mauvaise foi. Nous estimons que de tels critères doivent demeurer entre les mains du système judiciaire plutôt qu'être confiés à un organisme gouvernemental comme l'ONT.

Enfin, nous pensons que l'office devrait réviser continuellement ses politiques et émettre des avis publics présentant et expliquant les nouveaux règlements pris en vertu de la LTN. Nous estimons également qu'il faudrait effectuer tous les cinq ans une révision en profondeur des politiques, comme c'est le cas actuellement.

La chambre de commerce se réserve le droit de commenter plus tard d'autres recommandations sur lesquelles nous n'avons pu nous attarder ce matin, en raison du peu de temps que nous avons eu pour étudier le rapport. Nous vous prions de nous en excuser, mais nous n'avons reçu notre exemplaire du rapport que depuis trois semaines seulement. Par conséquent, nous avons commenté les recommandations qui nous paraissent actuellement les plus importantes pour nos membres.

Voilà qui met fin à mon exposé. Je suis maintenant prêt, avec mon collègue M. MacMakin, à répondre à vos questions. Merci beaucoup.

[Texte]

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Mr. Arseneault: Thank you for your report. I would like to start off by saying there seems to be some conflict in your position with regard to perhaps the ideological position of your group. You seem to favour the free trade agreement, yet the thrust of some of your statements in your brief is that you wouldn't want to see the regional development aspect come out of transportation nor would you want to see subsidies cut back.

I don't want to rehash all the arguments or start a free trade debate here, but some of the critics at that time, before the implementation of the free trade agreement, did mention that it could become a problem, where regional development would not be permitted subsidies. We know we don't have a definition for subsidies.

How does your group rationalize the idea of supporting free trade while on the other hand being for the regional development concept in the report and subsidies in the report? At the same time, if you read the report quickly—and I am sure you've had to if you've only had it for three weeks, and I'm sure you've read enough meat into it—it seems to indicate a major reliance on the market forces and to look at most of the ills out there and blame them on the recession, basically, and does not trace them back to deregulation whatsoever.

Do you favour the complete market force thrust of the report or do you feel there should continue to be government intervention? It's rather a broad question.

Mr. Gribbons: Perhaps, if you look at it from more of a historical context, you'll see it has taken many years to get into the position we are in right now, with regard to subsidies and the fact that we require regional development in order to alleviate some of the regional disparity we have in Atlantic Canada.

Subsidies cannot be removed overnight; they cannot be removed quickly. At the same time, we look towards the future with regard to exports to the United States and the advantages free trade will bring to this region. We see that free trade for this region renews the natural trade link we've had with New England that was, some people would argue, stopped with Confederation. But it's not going to happen overnight. You cannot remove these subsidies and remove the need for regional development programs and just automatically assume the market forces are going to be there, immediately, to pick up for the subsidies.

So, yes, perhaps it looks like a bit of a conflict at this time, but you just can't close one door and open the other and expect things to slow automatically. There has to be a carry-over.

With regard to subsidies, one of the issues that came up in discussions over the paper was that subsidies through a number of different programs go to the carriers, to help manufacturers in this region extend their markets to central Canada.

[Traduction]

Le président: Merci messieurs.

M. Arseneault: Merci pour votre mémoire. J'aimerais commencer par souligner une certaine contradiction dans la position idéologique de votre groupe. Vous semblez être partisan du libre-échange, et pourtant la majeure partie des arguments que vous avancez dans votre mémoire sont en faveur du maintien du rôle de développement régional des transports et contre la diminution des subventions.

Je ne veux pas ressortir tous les arguments ni relancer un débat sur le libre-échange, mais certaines des critiques formulées avant l'adoption de l'accord de libre-échange avaient évoqué le problème qui se poserait au niveau du développement régional si l'accord interdisait l'octroi de subventions. Nous savons qu'il n'existe pas de définition du terme subvention.

Comment expliquez-vous que votre groupe soit partisan du libre-échange d'une part et en faveur du développement régional et des subventions, d'autre part? Par ailleurs, si vous avez lu le rapport rapidement—comme vous l'avez fait probablement, puisque vous n'avez eu que trois semaines pour en prendre connaissance et que vous y avez trouvé amplement de quoi vous intéresser—vous vous êtes sans doute aperçus qu'il préconise de laisser faire les forces du marché pour remédier à la plupart des difficultés qu'il impute à la récession et absolument pas à la déréglementation.

Est-ce que vous acceptez, comme le préconise le rapport, que l'on se repose uniquement sur les forces du marché, ou êtes-vous plutôt en faveur de l'intervention du gouvernement? C'est une question assez vaste.

M. Gribbons: Si l'on replace les choses dans le contexte historique, on s'aperçoit qu'il a fallu plusieurs années pour parvenir à la situation actuelle en ce qui a trait aux subventions et à la constatation que le développement régional est nécessaire pour remédier à la disparité dont souffre la région de l'Atlantique.

Il est impossible de supprimer les subventions du jour au lendemain. Parallèlement, nous espérons une augmentation des exportations à destination des États-Unis et nous sommes conscients des avantages que le libre-échange apportera à notre région. Nous considérons que le libre-échange restaurera les liens commerciaux naturels que nous avions autrefois avec la Nouvelle-Angleterre, liens qui, selon certains, n'ont pas résisté à la Confédération. Cependant, tout cela ne peut se produire du jour au lendemain. Il est impossible de supprimer les subventions et les programmes de développement régional en espérant que les forces du marché combleront automatiquement et immédiatement le vide.

Notre position peut paraître contradictoire mais, vous savez, on ne peut pas fermer une porte, en ouvrir une autre et s'attendre à ce que le changement de direction se fasse automatiquement. Il faut une période de transition.

Quant aux subventions, nous nous sommes aperçus, au cours des discussions préparatoires, que les subventions offertes dans le cadre de différents programmes sont destinées aux transporteurs afin d'aider les fabricants de la région à exporter leurs produits sur les marchés du Canada central.

[Text]

[Translation]

• 1015

We do have a concern that if those subsidies are removed from the sphere of transportation and are applied directly to our manufacturers, as is proposed in this paper, that could deter our exports in the future, through some form of complaint from the Americans, for instance. We do have some concerns about that.

Our future consists of exports to New England states, and into the United States; that's where we think the emphasis should be placed. But you just can't shut one fist, then expect the other one to open up. You might find it a little ambiguous, but perhaps it's reality.

Mr. Arseneault: The other area I want to touch upon is that of rail line abandonment, especially as you struck the main line abandonment. I quite agree with you that what's happening out there is the abandonment of a main line, and that shouldn't be allowed under any circumstances.

The point I wanted to make, though, is that they stress the idea that when we abandon these lines we should be looking at the public interest, yet the report doesn't really give us criteria. It gives us a few criteria here and there and mentions basically access, remote areas, and things of that nature, but doesn't give us all the criteria.

Could you give me your position with regard to who should define the public interest? What elements could be included that were not, in that criteria? They do mention that there should be some type of criteria, but, again, what are they and what do you see as those criteria?

Mr. MacMakin: At this time, when we're in an era of not really knowing in which direction we're going and whether the economy is going to pick up, I think it's a time in which we all have to sit down together and define public interest. It does take leadership from governments, though, to lead the way on that issue. It's easy to say the public can sit here and define what we're going to need in transportation needs in the next 25 years, but it's not as simple as that, as you know.

So I think it is time for a consultation and really looking at what works. Perhaps that means things don't turn out to the best, for one area versus another, and it's a time when, in Canada, we're all going to have to grow up a little and realize we can't have everything. It's soon time to start deciding what we want and are going to have. I feel we're getting down the road on that, where we may not have control of those decisions and where we need leadership.

You're elected to take leadership and we're elected to make our views known to you so you can hopefully make decisions. In terms of public interest, it's an important issue and one we all have to work harder at.

Mr. Arseneault: With regard to interprovincial trade barriers, on border trade or whatever, I probably know what your position is, but perhaps I'll give you the forum to put forth a viewpoint on that as well, on what effect it could have on Saint John and the rest of the province.

Mr. MacMakin: In a lot of areas, in terms of rationalization of services between Atlantic Canada, there is merit. There are areas, though, in terms of eliminating four governments and going to one, that sometimes it's not as practical as some people would like to make it sound, and perhaps just a little unrealistic.

Nous craignons que si ces subventions sont versées directement aux fabricants plutôt qu'aux transporteurs, comme le propose le rapport, cela n'entraîne des conséquences fâcheuses pour les exportations, par exemple sous la forme d'une plainte de la part des Américains. Nous avons des réticences à ce sujet.

Notre avenir dépend des exportations vers les États de la Nouvelle-Angleterre et les États-Unis. C'est le secteur que nous devons privilégier. Mais on ne peut pas fermer une porte en espérant que l'autre s'ouvrira automatiquement. Cela vous paraît peut-être un peu ambigu, mais c'est la réalité.

M. Arseneault: L'autre aspect que je voulais aborder est l'abandon des lignes de chemin de fer, en particulier celui des lignes principales. Je reconnais avec vous que l'on ne devrait jamais tolérer l'abandon d'une ligne principale, comme c'est le cas ici.

Je voulais souligner qu'on recommande de prendre en compte l'intérêt du public au moment de décider de l'abandon de ces lignes, et pourtant, le rapport ne nous fournit pas vraiment de critères sur lesquels on puisse fonder une décision. Il indique certains critères ici et là et fait état essentiellement de l'accès, des régions éloignées, etc, mais ne nous donne pas tous les critères.

D'après vous, qui devrait définir l'intérêt public? De quels éléments autres que ces critères devrait-on tenir compte? A votre avis, quels sont les critères mentionnés et quels sont ceux qu'il faut leur ajouter.

M. MacMakin: Nous vivons une époque incertaine et la reprise économique est encore incertaine. Je crois que c'est le moment de nous pencher sur la définition de l'intérêt public. Cependant, c'est aux gouvernements de donner le ton. On a beau vouloir faire appel au public pour définir quels seront nos besoins en matière de transport au cours des 25 prochaines années, les choses ne sont pas aussi simples que cela.

Par conséquent, je crois que le moment est venu de passer à la consultation, afin d'examiner ce qui fonctionne vraiment. Tout ce qui est bon pour une région ne l'est pas forcément pour une autre, et je crois qu'il est temps que les Canadiens comprennent qu'ils ne peuvent tout avoir. Il est temps de définir ce que nous voulons, mais j'ai l'impression que nous arrivons au point où nous n'avons plus le contrôle de ces décisions et qu'il nous faut un peu de leadership.

Vous avez été élus pour prendre le leadership, comme nous avons été élus pour vous présenter nos points de vue, de manière à vous aider à prendre des décisions. L'intérêt public est un aspect important sur lequel nous devons tous nous concentrer.

M. Arseneault: Je crois connaître votre point de vue sur les obstacles au commerce interprovincial, au commerce frontalier ou autre, mais j'aimerais peut-être vous donner l'occasion de vous exprimer également à ce sujet, sur les conséquences que cela pourrait avoir pour Saint-Jean et le reste de la province.

M. MacMakin: La rationalisation des services dans la région de l'Atlantique est souhaitable dans bien des domaines. Par contre, la réunion de quatre gouvernements en un seul ne pourrait pas se faire aussi simplement que certaines personnes le laissent entendre et paraît peut-être légèrement utopique.

[Texte]

There are areas we do have to work together on, in terms of between trades and movement of services between the borders, and, for us, we need to do that. It's quite public that we're in the middle of a bit of a war ourselves, led by our premier, and it's not a situation we really want to be in. It's unfortunate it had to get to that stage. But to draw attention to these issues, it's been the only way to do so. Someone had to put their hand out and say... Our premier in this province has done that and has said it's time to get serious about this issue and to really address it. Interprovincial trade barriers just cost too much money; this country's too small.

Mr. Arseneault: Do you think the federal government should take more of a direct role in trying to alleviate the interprovincial trade barriers that now exist? What is the position of your organization? Should the federal government take a more direct role in solving the interprovincial trade barrier dispute?

• 1020

Mr. MacMakin: A more important question is whether you have the jurisdiction to take a stronger role in that discussion. You can take a leadership role and try to get the people to the table, and, yes, you should be doing that. But I think you've turned a blind eye to it and looked out at the bigger world, but tended to ignore what we're doing in our own backyard, in terms of leadership and the question of jurisdiction perhaps.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your brief and your appearance before us this morning.

I don't agree with everything in your brief, but that's probably not a surprise to my colleagues on the committee, particularly when you recommend going up to 49% of airline ownership and recommending going to cabotage in the event we come down to one carrier. I think that would be the beginning of the end of the Canadian aviation industry. But I don't want to get into any kind of debate.

I want to deal with the transportation elements of your brief. On page 3, in the bottom paragraph, you say:

Our Board of Trade has adopted the policy that until further study is done on what rail service is essential to Atlantic Canada, the Minister of Transportation should halt any further railroad abandonment procedures.

By that, do you mean the current application by CP or its subsidiary should be stopped in its tracks? Pardon the pun.

Mr. Gribbons: Mr. Angus, the current procedure was already in process when we came up with this policy. We would like to see this current application stopped, yes, in the meantime, until we have a study done, telling us what is essential. For instance, from this region, what we think is essential is the most direct link to central Canada and the most direct link to the United States. Obviously, we see it.

The important aspect is to maintain the infrastructure, from our point of view, and to maintain the rail link. Secondary to that is the actual carrier. We need to maintain the infrastructure. But we do believe a study should be made first,

[Traduction]

Il y a des secteurs où nous devons collaborer pour assurer le commerce et le mouvement des services d'une province à l'autre. Tout le monde sait que nous nous trouvons nous-mêmes au centre d'un conflit déclenché par notre premier ministre. Ce n'est pas une situation que nous avons souhaitée. C'est dommage que nous en soyons arrivés là, mais c'était la seule façon d'attirer l'attention sur ces questions. Il fallait que quelqu'un se lève pour protester. Notre premier ministre l'a fait en déclarant qu'il était temps de se pencher sérieusement sur cette question. Les obstacles au commerce interprovincial nous coûtent beaucoup trop cher; le Canada est un pays trop petit pour se permettre ce genre de dispute.

M. Arseneault: Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait intervenir plus directement pour tenter de réduire les obstacles au commerce interprovincial qui existe en ce moment? Quelle est la position de votre organisation? Le gouvernement fédéral devrait-il intervenir plus directement en vue de régler le différend qui fait obstacle au commerce interprovincial.

M. MacMakin: Il faut surtout savoir si nous avons le pouvoir de jouer un rôle plus fort à ce niveau. Vous pouvez et vous devez jouer un rôle de leader et essayer de réunir les intervenants. Mais, à mon avis, vous vous êtes désintéressés de la question, préférant suivre ce qui se passe ailleurs et laissant de côté les affaires qui nous concernent directement, par exemple sur le plan du leadership et des secteurs de compétences.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie de votre mémoire et du témoignage que vous avez présenté ce matin.

Je ne suis pas d'accord avec l'ensemble de votre mémoire, mais mes collègues du comité ne seront pas surpris, d'autant plus que vous recommandez de porter à 49 p. 100 le pourcentage des actions de nos compagnies aériennes pouvant être acquises par des étrangers et d'autoriser le cabotage au cas où le Canada se retrouverait avec un seul transporteur national. Je crois que ce serait le début de la fin de l'industrie aérienne canadienne. Cependant, nous allons garder ce débat pour une autre fois.

Je préfère parler des éléments de votre mémoire concernant les transports. Voici ce qu'on peut lire, au dernier paragraphe de la page 3 :

La politique officielle de la Chambre de commerce est que le ministre des Transports devrait suspendre toute procédure d'abandon de lignes de chemin de fer en attendant les conclusions d'autres études visant à déterminer quelles sont les lignes essentielles à la région atlantique du Canada.

Voulez-vous dire par là qu'il faudrait rejeter la demande présentée actuellement par le CP ou sa filiale?

M. Gribbons: Monsieur Angus, la procédure actuelle était déjà en cours lorsque nous avons adopté cette politique. Mais il est exact que nous voudrions que cette demande soit suspendue en attendant qu'une étude puisse définir quelles sont les lignes essentielles. Il faudrait déterminer, par exemple, quelles sont les lignes essentielles qui nous paraissent fournir le lien le plus direct avec le centre du Canada, d'une part, et les États-Unis, d'autre part.

À notre point de vue, l'important est de maintenir l'infrastructure et de conserver le lien ferroviaire. Le transporteur actuel est secondaire. Nous devons conserver l'infrastructure. Mais nous pensons qu'il faut tout d'abord

[Text]

telling us what is essential to this region. We have our own interests at heart, of course. Perhaps those who live in the north of this province would disagree because they have two lines going through.

But we feel that the heart of this, should I say, is to maintain a direct line to market for the industrial hub of Atlantic Canada. And we're in the industrial hub right here.

Mr. Angus: I don't disagree with your comments or your concern. However, the reality of the NTA is that the minister can only intervene 60 days prior to an application being commenced; he doesn't get involved until the tail-end. If a decision is reached that is unacceptable to one of the parties an appeal to cabinet is launched, then it's back in the minister's hands. Unfortunately, we're stuck with the process we've got.

Tied into all this—and it's a recommendation in the report and has had mixed reaction—is the whole question of a common-user rail plan. It involves the proposal of a pilot project, to be looked at in Atlantic Canada, depending on what tracks are left whenever that decision happens, putting them all under one ownership or retaining the existing ownerships but allowing a free flow and treating the rail tracks just like highways.

Does the board of trade have a view or opinion on the concept of a separate company to own and operate the rail beds and allowing at least the major lines, if not short lines, to freely operate; basically renting time and space?

Mr. Gribbons: We haven't directly brought this concept to the board of trade council or enunciated a position on that concept. I believe you're describing what is essentially being done in the Ottawa Valley, where one line will be retained—I don't know if it's the CN line or the CP line—and the two rail lines will run, competitively, over that one piece of track.

• 1025

Mr. Angus: That's one option. The other option would be the retention of multiple lines in various parts of a region. Both railway companies would be able to operate freely on those lines, whether it was theirs or the other guy's.

Mr. Gribbons: It has been discussed at my committee meeting in abstract, but nothing specifically. No, we have not yet enunciated a firm position on that. If a system such as that were able to maintain good service, comparable to what we have now for the port of Saint John, I think we would be in favour of that. But I can't give you a firm commitment on that.

It is important to realize, though, what this port can provide to Canada and what that rail line can provide to Canada. It was just in evidence this winter when the St. Lawrence River was frozen for a matter of a month or a month and a half. Millions upon millions of dollars were spent breaking ice to no avail. In a month or a month and a half this port and the container terminal here met its annual budget. This is a very important feature here that I feel we might be failing to recognize.

[Translation]

effectuer une étude afin de déterminer ce qui est essentiel pour la région. Il est certain que nous voulons protéger nos intérêts. Les habitants du nord de la province ne seraient peut-être pas d'accord, puisqu'ils sont desservis par deux lignes.

Mais nous sommes convaincus que l'important est de maintenir un lien direct avec la plaque tournante industrielle de la région de l'Atlantique. Nous sommes ici en plein centre du secteur industriel.

M. Angus: Je comprends bien vos arguments et vos préoccupations, mais il faut savoir que le ministre ne peut, en vertu de la loi, intervenir que 60 jours avant l'examen d'une demande; il est relégué à la fin. Si la décision rendue paraît inacceptable à l'une des parties, il est possible de faire appel au Cabinet. La balle est alors dans le camp du ministre. Nous sommes malheureusement liés par la procédure établie.

À cela vient s'ajouter toute la question du réseau à usage partagé, question qui a fait l'objet d'une recommandation dans le rapport et qui a suscité diverses réactions. Il s'agit d'un projet pilote destiné éventuellement à la région de l'Atlantique, selon les lignes qui seront maintenues en activité après la décision. Ce projet pilote consiste à confier toutes les lignes à une seule société ou à les conserver telles quelles, mais à autoriser la libre circulation, en les considérant tout comme des voies routières.

Que pense la Chambre de commerce de cette idée de confier les lignes de chemin de fer à une société séparée, afin d'autoriser la libre circulation, tout au moins sur les lignes principales, selon une formule de location applicable en fonction du temps et de la distance d'utilisation?

M. Gribbons: Le conseil d'administration de la Chambre de commerce ne s'est pas penché directement sur cette formule et n'a pas pris position à ce sujet. Si j'ai bien compris, la formule à laquelle vous faite allusion est semblable à celle qui sera appliquée dans la vallée de l'Outaouais et qui consistera à conserver une seule ligne de chemin de fer—celle du CN ou celle du CP—qui serait utilisée en concurrence par les deux compagnies de chemin de fer.

M. Angus: C'est une option. L'autre option consisterait à conserver toutes les lignes installées dans une région donnée. Ainsi, chacune des compagnies de chemin de fer pourrait continuer à les utiliser, qu'elles en soient propriétaires ou non.

M. Gribbons: C'est une question que nous avons examiné rapidement, mais pas dans le détail. Nous n'avons pas formulé de point de vue officiel à ce sujet. Nous serions en faveur d'un tel système s'il permettait de conserver un bon service comparable à celui dont nous disposons actuellement dans le port de Saint-Jean. Cependant, je ne peux pas vous donner un point de vue ferme à ce sujet.

Il faut cependant rappeler l'intérêt que ce port et que cette ligne de chemin de fer peuvent présenter pour le Canada. On l'a vu cet hiver quand le Saint-Laurent a été pris par les glaces pendant un mois ou un mois et demi. C'est en vain qu'on a dépensé plusieurs millions de dollars pour tenter de briser la glace. En un mois ou un mois et demi, le port de Saint-Jean a atteint son chiffre d'affaires annuel grâce à l'entreposage des conteneurs. Voilà un aspect très important dont on oublie peut-être de tenir compte.

[Texte]

Mr. Angus: One of the other recommendations in the commission's report is the elimination of the compensatory rate provision for rail. Have you examined that? If so, does the board have an opinion or do you personally have an opinion on whether or not railways should be forced to sell their products at compensatory rates or higher?

Mr. Gribbons: I am afraid we didn't have a chance to really study that in any detail. It would be a disservice to make a comment on that.

Mr. Angus: How about a personal comment from your philosophical base?

Mr. Gribbons: Philosophically, we believe the market really does determine the most practical price structure and takes care of the consumer, in this case, the shipper. There are, however, other things that come in here.

I think I would just like to leave it at that.

Mr. Angus: What about the Shipping Conferences Exemption Act?

Mr. Gribbons: Same thing. I'm sorry.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

Mr. Crosby: Gentlemen, in your brief you focus some attention on the recommendation with respect to the elimination of regional development. For a person from the maritime provinces, it seems almost unbelievable that a national group making an examination of that type would come up with a recommendation of that sort.

In the 1960s and 1970s, we invented and gave meaning to the term "regional disparity". In fact, it was incorporated into the constitutional provisions in 1982. You might say regional disparity is the disease and regional development is the treatment. To separate them in respect of any area of national policy is, to my mind, totally unacceptable. So I think you should continue with your objection in that area.

It also relates to relationships between the provinces, if you will forgive me for making this little speech, in terms of interprovincial trade as opposed to international trade. All the efforts to resolve the difficulties one encounters seems struck down, including the efforts made in the Charlottetown accord to deal with that problem, to provide some leadership nationally in dealing with interprovincial problems.

By the way, just as an aside, I am aware of the concern in New Brunswick for regulations in the province of Quebec that would preclude New Brunswick contractors from carrying out work in that province. I happened to notice in the Ottawa newspapers last week that a similar problem exists. The Ottawa-Carleton regional authority allowed around \$20 million or more in contracts to Quebec contractors, whereas the local Ottawa-Carleton regional contractors were not able to exert the same privileges in the province of Quebec.

So the problems are still there. In the maritimes we still have to focus on regional disparity and regional development.

[Traduction]

Mr. Angus: Une des autres recommandations présentées par la Commission dans son rapport concerne l'élimination du tarif compensatoire pour les chemins de fer. Vous êtes-vous penchés sur cette question? Si oui, pensez-vous qu'il faudrait forcer les lignes de chemin de fer à vendre leurs produits à un prix compensatoire ou plus élevé? Quelle est l'opinion de la Chambre de commerce ou votre opinion personnelle?

Mr. Gribbons: J'ai bien peur que nous n'ayons pas eu le temps d'étudier cette question en détail. Ce serait vous rendre un mauvais service que de vous présenter un commentaire là-dessus.

Mr. Angus: Vous ne pouvez même pas risquer un commentaire personnel en vous inspirant de la philosophie de votre organisation?

Mr. Gribbons: Nous pensons que c'est le marché qui détermine vraiment quelle est l'échelle de prix la plus appropriée en fonction du consommateur, c'est-à-dire, dans ce cas précis, l'expéditeur. Il y a, toutefois, d'autres éléments qui entrent en ligne de compte.

Je pense que je ne peux pas en dire plus.

Mr. Angus: Et que pouvez-vous nous dire au sujet de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes?

Mr. Gribbons: Rien de plus. Je vous prie de m'en excuser.

Mr. Angus: Merci messieurs.

Mr. Crosby: Messieurs, dans votre mémoire, vous vous penchez sur la recommandation concernant l'élimination des programmes de développement régional. Pour une personne originaire des provinces maritimes, il paraît pratiquement inconcevable qu'un organisme national présente une recommandation de ce type.

Dans les années soixante et soixante-dix, nous avons inventé l'expression «disparité régionale» et nous lui avons donné tout son sens. D'ailleurs, cette expression figure dans les dispositions constitutionnelles de 1982. On peut considérer que la disparité régionale est la maladie et que le développement régional en est le remède. Il me paraît totalement inacceptable de les séparer dans n'importe quel domaine de la politique nationale. Par conséquent, je pense que vous devez continuer à vous opposer à cette recommandation.

Veuillez excuser mon petit discours, mais j'aimerais ajouter que cela a également des incidences sur les relations entre les provinces, sur le commerce interprovincial par opposition au commerce international. Cela semble aller à l'encontre de tous les efforts entrepris pour résoudre les difficultés, y compris la tentative faite par le gouvernement fédéral, dans le cadre de l'entente de Charlottetown, de mobiliser les énergies afin de trouver une solution aux problèmes interprovinciaux.

En passant, je sais que le Nouveau-Brunswick s'inquiète des règlements québécois qui empêchent les entrepreneurs néo-brunswickois de travailler dans la province voisine. J'ai appris, la semaine dernière, dans les journaux d'Ottawa, que le problème est le même ici. Le Conseil régional d'Ottawa-Carleton a accordé des contrats totalisant une vingtaine de millions de dollars à des entrepreneurs du Québec, alors que les entrepreneurs de la région d'Ottawa-Carleton ne bénéficient pas des mêmes privilèges dans la province du Québec.

Les problèmes n'ont pas été réglés. Il faut continuer à réfléchir à la question de la disparité régionale et du développement régional dans les Maritimes.

[Text]

I want to deal with the subject that's perhaps closest to us in the Port of Saint John, that of the national ports system. You refer in your brief to the *Saint John Harbour Development Commission*. Is that dealing with the facility in the harbour or is that a broader marketing organization?

• 1030

Mr. Gribbons: Unfortunately, that was prior to both Steven and I being involved with the board of trade. But I believe it was to do more with the facilities and with the marketing.

Mr. Crosby: One of the problems I see with respect to local port corporations and their governance of port facilities is that from the point of view of the international shippers, they have no authority to deal with when they're considering the utilization of various ports, particularly in the east coast of Canada versus the east coast of the United States. It's always occurred to me that we would be much better served if there was an authority that had the ability to contract for all the variety and array of services required by merchant marine companies in utilizing ports. Indeed, there is comment by the review commission on the overlapping jurisdiction.

Are you aware of any difficulties experienced by shipping companies in relation to the Port of Halifax? From a business point of view, do they complain that it's fragmented?

Mr. Gribbons: Is that Saint John versus the Port of Halifax?

Mr. Crosby: No. It's that they can't make a deal that covers all their concerns. This is an important subject. It's not easily grasped. I don't know to what extent the review commission sought to resolve the problem.

When a shipper comes to a Canadian port, all the local port corporation can talk about is fees in relation to the services provided the port. They can't talk about the stevedoring contract. The Atlantic Pilotage Authority deals with port pilotage services. A whole variety of services taken into consideration when selecting a port is not governed by the local port corporation. While it's difficult to resolve all of these service areas, I would have hoped that the review commission was addressing that problem when it talked about overlapping jurisdictions and so on.

I was just wondering if the board of trade had ever delved into that and given some consideration to what might be a better organization for the port administration.

Mr. Gribbons: Not with that specifically, Mr. Crosby. The major comment we hear from the members of our committee who represent various port corporations is that it seems we are caught in a worldwide problem here, especially with regard to the container ports. We lost many of our container lines to the Port of Halifax just based on competition—and no one's to blame for that—a number of years ago. Halifax is going through that same problem right now with American ports.

[Translation]

J'aimerais aborder la question qui nous touche peut-être de plus près dans le port de Saint-Jean. Je veux parler du réseau des ports nationaux. Vous avez mentionné dans votre mémoire la *Saint John Harbour Development Commission*. Est-ce qu'il s'agit d'une organisation locale ou d'une entité commerciale plus étendue.

M. Gribbons: C'est malheureusement une question qui a été débattue avant que Steven et moi-même fassions partie de la Chambre de commerce. Je crois toutefois que la Commission est plutôt orientée vers les installations et la commercialisation.

M. Crosby: Un des problèmes que me paraissent poser les sociétés portuaires locales vis-à-vis des expéditeurs internationaux, c'est que ces derniers n'ont aucun organisme général à qui s'adresser lorsqu'ils envisagent d'utiliser plusieurs ports, en particulier ceux de la côte est du Canada, par opposition à ceux des États-Unis. J'ai toujours pensé que l'on gagnerait à disposer d'une administration qui serait habilitée à conclure des marchés pour tous les types de services sollicités par les compagnies maritimes souhaitant utiliser les ports. La Commission d'examen a parlé en effet du chevauchement des compétences.

Avez-vous connaissance des difficultés que rencontrent les expéditeurs dans le port de Halifax? Sur le plan commercial, est-ce qu'ils se plaignent de la fragmentation des services?

M. Gribbons: Voulez-vous parler de la rivalité entre Saint-Jean et le port de Halifax?

M. Crosby: Non. Je veux parler de la difficulté qu'ont les expéditeurs de conclure un marché global répondant à tous leurs besoins. C'est un aspect important qui n'est pas facile à comprendre. Je ne sais pas dans quelle mesure la Commission d'examen s'est penchée sur le problème.

Lorsqu'un expéditeur s'adresse à un port canadien, la société portuaire locale ne peut s'engager que sur les services offerts par le port lui-même. Elle ne peut pas négocier les contrats de débarquement. C'est l'Administration de pilotage de l'Atlantique qui s'occupe des services de pilotage. Il y a toute une gamme de services qui ne relèvent pas des sociétés portuaires locales. Je sais qu'il est difficile de trouver une solution aux problèmes que posent tous ces services, mais j'aurais aimé que la Commission d'examen aborde le problème lorsqu'elle s'est penchée sur le chevauchement des compétences.

Je voulais simplement savoir si la Chambre de commerce s'était intéressée à la question afin de proposer une meilleure organisation pour l'administration des ports.

M. Gribbons: Non monsieur Crosby, la Chambre de commerce ne s'est pas directement penchée sur cette question. Les membres de notre comité qui représentent les différentes sociétés portuaires semblent être d'avis qu'il s'agit là d'un problème mondial qui touche tous les ports à conteneurs. Nous avons perdu, il y a quelques années, plusieurs de nos clients transporteurs de conteneurs au profit du port de Halifax qui offrait des prix plus compétitifs. C'est la règle du marché et, d'ailleurs, le port de Halifax est en train de vivre le même problème en raison de la concurrence qu'exercent les ports américains.

[Texte]

What we're trying to do here in Saint John is to develop a new niche market, that is, for the most part, a forest products terminal that is here to service the forest products producers not just in this region but also through Quebec and Ontario and hopefully the northern United States. We're trying to adapt to the conditions of the worldwide marketplace as best we can. Paramount to that, of course, are good background transportation services, such as good railways. We're quite concerned about getting back to the rail-line abandonment. With the development of that growth area in our port, the forest products terminal, good direct rail links are required to the west of here.

Mr. Crosby: If I have time, let me give you an opportunity to deal again with that point. You make a very valid point in that the situation with respect to services, including railway services in the maritimes, has built up over a long period of time. Canadian Pacific can act like an independent commercial corporation now, but for years, for decades, they were a little more concerned about the type of government assistance they required to provide those services.

Again, we're dealing with the balance between government and private enterprise. How far can you go in forcing private enterprise to perform in the sense of public obligation? What do you want to add to that in terms of the responsibility of Canadian Pacific to maintain a railway link to Saint John? Do you see that government intervention of some type would be justified, giving due regard to all the circumstances of the history of the line?

• 1035

Mr. Gribbons: As we said, the important thing is to maintain that direct rail link to central Canada. It's also the most direct rail link into New England. Whether or not it is CP Rail that is ultimately made to maintain this line and keep it running, the real problem we have, of course, is that we're very much in favour of governments reducing deficits and living within our means. That being said, we do recognize that this facility needs to be maintained.

We just see, from a simple common-sense point of view, that we need the most direct links. The most direct links to the interior is that existing line. If in the future there are perhaps short lines to do that, then we believe we need some type of modification to the regulations that govern short-line rail lines. What we have here, of course, are two different jurisdictions, be it Canada and the United States, and then two provinces as well. There are a lot of regulatory problems to it.

Mr. Crosby: I don't want to put you on the spot as representatives of the Saint John Board of Trade, but I think it's important to recognize that while deregulation in transportation services may be desirable and that competition is the answer to the market, at the same time, modifications have to be made to meet the realities of the situation. I would have put the railway line services to Saint John in that category. Intervention is necessary.

[Traduction]

À Saint-Jean, nous essayons d'occuper un nouveau créneau qui consiste à nous équiper, en particulier, d'un terminal forestier capable d'offrir ses services aux producteurs forestiers de la région ainsi qu'à ceux du Québec et de l'Ontario et peut-être même à ceux du nord des États-Unis. Nous essayons de nous adapter le mieux possible aux conditions qui prévalent sur les marchés mondiaux. Mais, pour cela, il est essentiel de disposer de bons services de transport et, notamment, de services de transport ferroviaires. C'est pourquoi nous voulons insister sur le problème que pose l'abandon des lignes de chemins de fer. De bonnes lignes directes en direction de l'Ouest sont indispensables à la création d'un terminal forestier à Saint-Jean.

M. Crosby: Si le temps nous le permet, je vais vous donner la possibilité de revenir sur ce point. Vous avez tout à fait raison de souligner qu'il a fallu longtemps pour construire l'infrastructure nécessaire aux services, en particulier les services ferroviaires, dans les Maritimes. Le Canadien Pacifique est désormais une société indépendante, mais, pendant des années, des décennies, elle a dû compter sur l'aide du gouvernement.

Là encore, il est question de l'équilibre entre le secteur public et l'entreprise privée. Dans quelle mesure peut-on obliger l'entreprise privée à offrir un service public? Que peut-on ajouter à cela quant à la responsabilité du Canadien Pacifique de maintenir une liaison ferroviaire à Saint-Jean? Croyez-vous qu'une intervention quelconque du gouvernement serait justifiée, compte tenu de toutes les circonstances entourant l'histoire de la ligne?

M. Gribbons: Comme nous l'avons dit, l'important est de conserver la liaison ferroviaire directe avec le centre du Canada. C'est également la ligne ferroviaire la plus directe avec la Nouvelle-Angleterre. Que ce soit le Canadien Pacifique ou une autre compagnie de chemin de fer qui soit tenue de conserver cette ligne et de l'entretenir, il n'en reste pas moins que le véritable problème c'est qu'il faut réduire les déficits et apprendre à vivre selon nos moyens. Cela étant dit, nous affirmons que ce service doit être maintenu.

Nous avons besoin des lignes les plus directes. C'est une simple question de bon sens. La ligne la plus directe vers l'intérieur est la ligne existante. S'il s'avère, dans quelques années que des tronçons peuvent offrir le service nécessaire, il faudra apporter des modifications aux règlements qui s'appliquent aux petites lignes de chemin de fer. Les problèmes de réglementation ne manquent pas, puisque nous avons affaire à deux pays différents, en l'occurrence le Canada et les États-Unis, ainsi qu'à deux provinces.

M. Crosby: Sans vouloir vous forcer la main en tant que représentant de la Chambre de commerce de Saint-Jean, je pense qu'il est important de souligner, tout en reconnaissant que la déréglementation des services de transport est souhaitable et que la concurrence est la réponse au marché, qu'il faut apporter des modifications afin de tenir compte des réalités. C'est ainsi que j'entrevois le service ferroviaire à partir de Saint-Jean. L'intervention du gouvernement est nécessaire.

[Text]

Mr. Gribbons: The whole thing, sir, really has to be studied as a whole, not just specifically this line. When you look at the province of New Brunswick you have three main lines coming into this province, two carried by CN and one by CP. There is not enough traffic to warrant three main lines coming into the province. Something has to be done. We maintain, though, that this is a very important line coming to the port of Saint John. You do not abandon the industrial hub of the Atlantic region with the main line to our markets.

Mr. Crosby: But isn't that what the reference in the Constitution to regional disparity and the national requirement for regional development is all about?

Mr. Gribbons: Yes.

The Chairman: You make reference, gentlemen, to the free trade agreement with the United States. It comes as no surprise to anybody that historically, trading links in the maritime provinces have always been lucratively north-south. Unfortunately, because of trade restrictions in the past, we've been forced to focus more to the west. With the free trade agreement, that changed. We have a marketplace of something in the vicinity of nearly the population of Canada just south of us in the New England states. You alluded to that.

We now are faced with an expansion of the free trade agreement through NAFTA. Do you feel that particular focus at this time makes it even that much more critical from the perspective of Saint John, from southern New Brunswick, from indeed the entire province and maybe the maritime provinces, that we maintain these strong transportation links and abilities to be able to access that marketplace further south and into Mexico?

Mr. MacMakin: Yes. That's extremely important. In the free trade agreement the United States was next door. Mexico isn't next door to us, so having the proper infrastructure to get our products there, whatever they may be, will be extremely important. We can't afford to go backward.

The Chairman: Just as you supported FTA, do you feel that the expansion through NAFTA will hold that much more economic benefit? From the perspective of the Saint John Board of Trade, is it something we should be supporting?

Mr. MacMakin: From a regional standpoint, I don't think it has clearly the benefits the free trade agreement with the U.S. had for us, but we do support it.

The Chairman: Thank you for that.

There's one other item you have dealt with. You stated you feel that the review should be made on a basis of every five years. You might be aware that the current cost of the review commission's study has been in the vicinity of \$6 million to \$8 million. The Standing Committee on Transport has estimated that it would have cost this group something in the vicinity of \$500,000 to \$600,000 to undertake the same work.

[Translation]

M. Gribbons: En fait, je crois qu'il faut étudier le problème dans son ensemble et ne pas se limiter à cette ligne. La province du Nouveau-Brunswick est desservie par trois lignes principales, deux du CN et une du CP. Le trafic n'est pas suffisant pour maintenir en activité trois lignes principales dans la province. Il faut faire quelque chose. Nous rappelons cependant qu'il est très important de conserver la ligne de chemin de fer qui se rend dans le port de Saint-Jean. Il est impossible d'éliminer la ligne principale qui relie le centre industriel de la région de l'Atlantique à nos divers marchés.

M. Crosby: Mais ne pensez-vous pas que les dispositions constitutionnelles concernant la disparité régionale et l'obligation nationale de promouvoir le développement régional offrent des garanties en ce sens?

M. Gribbons: Effectivement.

Le président: Vous avez parlé de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis. Chacun sait que les provinces maritimes ont toujours fait commerce avec leur voisin du Sud. Malheureusement, à cause des restrictions commerciales du passé, nous avons dû réorienter nos échanges commerciaux vers l'Ouest. L'Accord de libre-échange a modifié tout cela. Juste au sud de la frontière, les États de la Nouvelle-Angleterre représentent pour nous un marché à peu près aussi grand que celui du Canada lui-même. Vous en avez d'ailleurs parlé.

Avec l'ALÉNA, la zone de libre-échange sera encore élargie. À votre avis, est-il d'autant plus important pour Saint-Jean, le sud du Nouveau-Brunswick, toute la province et même l'ensemble des provinces maritimes, de maintenir ces lignes de chemin de fer afin de pouvoir garantir l'accès aux marchés américains et mexicains?

M. MacMakin: Absolument. C'est extrêmement important. Dans le cas de l'Accord de libre-échange, les États-Unis étaient nos voisins. Dans le cas du Mexique, c'est différent. Il est donc extrêmement important de disposer d'une infrastructure appropriée pour exporter nos produits vers le Mexique. Nous ne pouvons pas nous permettre de faire marche en arrière.

Le président: Vous vous êtes manifestés en faveur de l'ALÉ. Pensez-vous que l'ALÉNA sera encore plus profitable pour le Canada? D'après la Chambre de commerce de Saint-Jean, est-ce quelque chose que nous devrions appuyer?

M. MacMakin: D'un point de vue régional, je ne pense pas que l'ALÉNA aura les mêmes retombées que l'Accord de libre-échange avec les États-Unis, mais nous sommes malgré tout en faveur du nouvel accord.

Le président: Merci.

Vous avez demandé, par ailleurs, que la Commission procède à un examen tous les cinq ans. Vous savez peut-être que les travaux de la Commission d'examen se chiffrent actuellement entre six et huit millions de dollars. Le Comité permanent des transports estime que le même travail lui aurait coûté entre 500 000\$ et 600 000\$.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

One question we have been putting to various groups appearing before this committee that have supported the idea of a regular review process is whether you think that work could be as effectively undertaken by the Standing Committee on Transport of the House of Commons or whether it should continue to be in the bailiwick of an independent commission.

Mr. Gribbons: Mr. Chairman, we think the review is important. Whatever the most cost-effective way of doing it, we would be in favour of. Transportation is vital to all of us. If it's not handled properly our businesses are in serious trouble. However, things change so quickly that you have to have a review process of some kind in place. If you gentlemen can do it in a more cost-effective manner, great. I think that's what everybody in business would like to see done with government processes.

The Chairman: I think it's the position of the standing committee that whether it is, as you put it, "you gentlemen" or other gentlemen or ladies that may be associated with this committee, the fact of the matter is that the standing committee deals with transportation issues on a regular basis. Review commission members are generally selected at random from various sectors throughout the country and they may or may not have experience in transportation issues. A case may be made, and it is something we want to be in a position to recommend to the minister as we compile our report. . . should it be an agency from the House of Commons of elected representatives or should it come from the private sector? That's a very serious question.

Mr. MacMakin: That is a tough one. Without clearly seeing the choices you could make between what type of committees or organizations do the review, it's hard to pass judgment.

The Chairman: Thanks ever so much, gentlemen, for appearing before the committee this morning.

We'll call for a break here.

• 1045

• 1055

The Chairman: We'll resume our hearings. Our next witnesses are from the provincial Department of Transportation delegation led by the Hon. Sheldon Lee, Minister of Transportation for this province.

Mr. Minister, I would ask you to introduce your colleagues.

Hon. Sheldon Lee (Minister of Transportation, Province of New Brunswick): With me, Mr. Chairman, I have Walter Steeves, who is the director of the communications department, and Doug Johnson, a member of my staff.

May I welcome the Standing Committee on Transport to New Brunswick. I'm pleased you are here in Saint John to allow interested New Brunswickers the opportunity to express their views on this important matter. Your committee has been

Nous avons demandé aux divers groupes qui sont venus témoigner et qui se sont prononcés en faveur d'un examen régulier, s'ils pensaient que cet examen pourrait être entrepris de manière aussi efficace par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes ou s'il fallait continuer à le confier à une commission indépendante.

M. Gribbons: Monsieur le président, nous pensons que l'examen est important. Nous sommes en faveur de la méthode la plus économique. Les transports sont pour nous un élément vital. S'ils sont mal gérés, nos entreprises risquent d'en souffrir gravement. Mais les conditions évoluent si rapidement qu'il faut absolument disposer d'un processus d'examen. C'est très bien si vous pouvez, messieurs, le faire de manière plus économique. Les gens d'affaires ne peuvent qu'applaudir à une telle initiative de la part du gouvernement!

Le président: Que le Comité permanent des transports soit composé de «messieurs», comme vous l'avez dit, ou de dames, je crois que son rôle est de se pencher de manière continue sur les questions relatives aux transports. En revanche, les membres de la Commission d'examen sont généralement recrutés au hasard dans divers secteurs du pays. Ils ne connaissent pas nécessairement les transports. Il faut étudier la question, car nous voulons présenter une recommandation au ministre dans notre rapport. . . faut-il confier l'examen à un organisme composé de représentants élus de la Chambre des communes ou à un organisme du secteur privé? C'est une question très importante.

M. MacMakin: Il est difficile de répondre à cette question sans savoir exactement quels sont les choix que vous auriez quant au type de comités ou d'organisations à qui on pourrait confier l'examen.

Le président: Merci, messieurs, d'être venus témoigner ce matin devant notre comité.

Nous allons maintenant faire une pause.

Le président: Reprise des délibérations. Les témoins suivants font partie de la délégation du ministère provincial des Transports à la tête de laquelle se trouve l'honorable Sheldon Lee, ministre des Transports de cette province.

Monsieur le ministre, je vous demanderais de présenter vos collègues.

L'honorable Sheldon Lee (ministre des Transports, province du Nouveau-Brunswick): Monsieur le président, voici M. Walter Steeves, qui est directeur des communications du ministère et M. Doug Johnson, un de mes collaborateurs.

Je suis heureux que le comité permanent des transports siége à Saint-Jean afin de donner aux Néo-Brunswickois qui le souhaitent l'occasion d'exprimer leurs opinions sur cette question importante. Votre comité a été chargé d'une mission

[Text]

mandated with the significant task of encouraging public debate and obtaining input on the recommendations of the National Transportation Act Review Commission. A full and open assessment of the recommendations with broad stakeholder and public involvement is important.

As you will hear today, New Brunswick business and community leaders understand the importance of a safe and efficient transportation system to the economic and social well-being of the province and its people. I trust that all their input will be given serious consideration by your committee and the federal government.

In August 1992 I had an opportunity to meet with the review commission in Halifax to discuss the New Brunswick Department of Transportation's views on the impact of the National Transportation Act, 1987, on the transportation industry in New Brunswick. I have a copy of my department's intervention for your information. I appreciate having this opportunity, upon release of the commission's report, to reiterate my department's position.

In recognition of the limited time available today, I will focus my discussion on five issues of greatest concern to my department. These and a number of other issues will be addressed in a letter I will be sending to the Hon. Jean Corbeil. I will forward a copy of that letter to the standing committee for consideration in your report to the federal government.

As the Minister of Transportation in a region of unique economic and social structure, I have significant concern with recommendation 33, wherein the review commission suggests amendment of the National Transportation Act to exclude reference to regional economic development.

The National Transportation Act, 1987, was developed to support economic growth in all regions of Canada. Balancing the unique regional differences that characterize this country is an essential component of any national policy of long-term benefit.

Recommendation 33 is based on the belief that a reduced emphasis on the linkage between transportation and regional development should be substituted with a local emphasis that encourages and facilitates innovation and upgrading. While I certainly recognize the importance of innovation and upgrading in the transportation sector, I believe transportation policy must look beyond the local environment. Fundamentally, the integration of transportation with economic development must be a national goal. Failure to acknowledge this will only worsen existing regional disparities.

During the period preceding the enactment of the National Transportation Act, 1987, Atlantic Canada worked hard to maintain a policy perspective for transportation in regional economic development. This was a policy perspective supported by all provincial and territorial governments. The importance of transportation to the Atlantic region has not changed. As a result, we will continue to press the federal government to ensure that the principle of regional equality will continue to be articulated in national transportation policy and legislation.

[Translation]

importante qui consiste à favoriser le débat public et à recueillir des opinions sur les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Il importe de faire une évaluation complète et publique des recommandations, avec la participation de nombreux intervenants et du public.

Comme vous pourrez le constater aujourd'hui, les chefs d'entreprises et responsables communautaires néo-brunswickois comprennent qu'un réseau sûr et efficace est nécessaire au bien-être économique et social de la province et de ses habitants. J'espère que le comité et le gouvernement fédéral réfléchiront sérieusement à tout ce qu'ils diront.

En août 1992, j'ai exposé devant la Commission d'examen, à Halifax, les opinions du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick sur les répercussions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, sur l'industrie et le transport dans notre province. Pour votre gouverne, j'ai apporté un exemplaire du texte de l'intervention de mon ministère. J'apprécie le fait d'avoir l'occasion de confirmer la position de mon ministère, à l'occasion de la publication du rapport de la Commission.

Compte tenu du fait que nous n'avons pas beaucoup de temps, j'aborderai principalement cinq questions qui intéressent beaucoup mon ministère. J'enverrai d'ailleurs une lettre à ce sujet et à propos d'autres questions à l'honorable Jean Corbeil. J'en ferai parvenir une copie au comité permanent pour que vous puissiez en tenir compte dans le rapport que vous devez faire au gouvernement fédéral.

En ma qualité de ministre des Transports d'une région dotée d'une structure économique et sociale unique en son genre, j'entretiens beaucoup d'inquiétudes au sujet de la recommandation numéro 33, dans laquelle la Commission d'examen recommande de retirer de la Loi sur les transports nationaux la mention du développement économique régional.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux avait pour but de stimuler la croissance économique dans toutes les régions du Canada. Toute politique nationale d'avenir se doit d'avoir notamment pour objet de créer un certain équilibre, malgré des différences régionales qui caractérisent notre pays.

La recommandation numéro 33 repose sur la conviction qui convient, d'une part, d'accorder moins d'importance aux liens qui existent entre les transports et le développement régional et, d'autre part, d'adopter une politique régionale qui encourage et facilite l'innovation et l'amélioration du réseau. Loin de nier l'importance de ces deux aspects, j'estime qu'une politique des transports ne doit pas s'arrêter aux considérations locales. L'intégration des transports au développement économique doit être un objectif national fondamental. Sans cela, les écarts régionaux ne feront que se creuser davantage.

Au cours de la période qui a précédé l'entrée en vigueur de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, le Canada Atlantique s'est efforcé de ne pas perdre les transports de vue dans le contexte de sa politique de développement économique régional. Cette démarche était approuvée par tous les gouvernements provinciaux et territoriaux. Les transports revêtent toujours une aussi grande importance aux yeux des provinces de l'Atlantique. Par conséquent, nous continuerons à exercer des pressions sur le gouvernement fédéral pour que le principe de l'égalité régionale continue d'être exprimé dans la politique nationale des transports et dans la législation concernant ce secteur.

[Texte]

[Traduction]

• 1100

Another issue of concern, as recommended by the review committee, is the restructuring or elimination of transportation subsidies. While I am not supposed to finding ways of improving efficiencies in the application of subsidies, my concern is with the degree of consultation that will be conducted prior to the restructuring.

In the December 1992 economic statement and the recent federal budget, the Maritime Freight Rates Act program and the Atlantic Region Freight Assistance Act program were targeted to assist in deficit reduction. Unfortunately, effective consultation with key stakeholders in the region was not conducted prior to these announcements.

The National Transportation Act Review Commission maintains that properly employed subsidies have a role in the Canadian transportation system. I agree with this position. These subsidy programs continue to play an important role for manufacturers and shippers in this region. They will continue to play an ongoing role for the foreseeable future.

In my submission to the review commission, a number of recommendations were made concerning rail legislation. One recommendation called for an amendment to the National Transportation Act 1987 so that uneconomic branch lines could be ordered retained due to public interest. The requirement for this amendment could never be more significant for New Brunswick than today.

When we filed our submission to the National Transportation Act Review Commission, there was only speculation that CP Rail would proceed with a main line abandonment application. This speculation, Mr. Chairman, is now a reality. The potential total elimination of rail service in central, southern and western New Brunswick has great public interest consequences. It is our belief that the act is flawed in cases such as this, where overwhelmingly public interest arguments do not get consideration, so that an uneconomic line can be retained where it is deemed essential. Public interest issues and regional economic development are interrelated and must be clearly reflected and accounted for within the National Transportation Act.

Another recommendation contained in my submission to the review commission called for a moratorium on all rail abandonment applications until a national rail network is determined and agreed upon by governments. The identification of a national rail network for Canada will be beneficial in guiding future rail rationalization and enhancement. Further easing of the abandonment procedures, as contained in this act, should not be undertaken until this work has been completed.

One final matter with respect to rail service that I would like to comment on today is in regard to short-line operators. I believe the creation of short lines within provincial boundaries may be a means of retaining rail services. The National

Une autre recommandation de la Commission d'examen qui nous inquiète est celle qui concerne la restructuration ou la suppression des subventions au transport. Je ne suis pas censé trouver des solutions pour accroître l'efficacité au niveau de l'octroi des subventions, mais je me demande dans quelle mesure le gouvernement tiendra des consultations avant la restructuration.

Dans l'exposé économique de décembre 1992 et dans le récent budget fédéral, les programmes liés à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique ont été touchés par la politique de réduction du déficit. Le gouvernement n'a toutefois malheureusement pas vraiment consulté les principaux intervenants de la région avant d'annoncer la nouvelle.

La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux affirme que des subventions judicieuses ont un rôle à jouer dans le réseau de transport canadien. Je suis bien d'accord. Ces programmes de subventions continuent à revêtir une grande importance aux yeux des fabricants et des expéditeurs de cette région et cela restera vrai pour l'avenir prévisible.

Le mémoire que j'ai présenté à la Commission d'examen contenait plusieurs recommandations concernant la législation ferroviaire. L'une d'elles portait sur la modification de la Loi de 1987 sur les transports nationaux afin de permettre d'ordonner le maintien d'embranchements non rentables, en raison de leur utilité publique. Le besoin d'une telle modification à la loi se fait ressentir plus que jamais au Nouveau-Brunswick.

Quand nous avons déposé notre mémoire devant la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, le projet de demande d'abandon d'une ligne principale par CP Rail n'était encore qu'à l'état de rumeur. C'est maintenant une réalité, monsieur le président. La suppression totale du service ferroviaire dans le centre, le sud et l'ouest du Nouveau-Brunswick, qui est une possibilité, aurait des conséquences graves pour le public. Nous estimons que la loi comporte des lacunes dans des cas tels que celui-ci où l'on omet de tenir compte d'arguments très convaincants qui militent en faveur de l'intérêt public et de prévoir la possibilité de maintenir une ligne non rentable lorsqu'elle est jugée essentielle. L'utilité publique et le développement économique régional sont deux notions qui sont liées et dont il faut tenir compte dans la Loi sur les transports nationaux.

Je vais, par ailleurs, recommander à la Commission d'examen d'imposer un moratoire sur toutes les demandes d'abandon de lignes tant que l'on n'aura pas établi un plan de réseau ferroviaire national approuvé par les gouvernements. Le tracé d'un tel réseau permettra, en effet, d'orienter les efforts dans le sens de la rationalisation et de l'amélioration des services ferroviaires. Il conviendrait d'éviter d'alléger les formalités en ce qui concerne l'abandon de lignes, comme le fait cette mesure, tant que l'on n'aura pas terminé cette tâche.

Enfin, j'aimerais faire une dernière observation qui concerne les exploitants de lignes courtes. La création de lignes courtes au sein des réseaux provinciaux constitue un moyen de maintenir les services ferroviaires. L'Office national des

[Text]

Transportation Agency should take a lead role in investigating and identifying potential areas for short-line operations. If it is evident that rail service will not be lost, this could ease the opposition to railway abandonments.

In addition, I believe there must be a coordinated approach from the main-line railways, federal and provincial governments, and the National Transportation Agency in establishing short-line operators. Federal funding should be made available to enhance the creation of short lines, taking into account the jurisdictional shift from a federally regulated railway to a provincially regulated railway. Section 175 of the act could be a possible avenue for the establishment of funding.

The issue of rail line abandonments brings me to another concern regarding transportation in this province, and that is the state of our highway network. As you are aware, the New Brunswick government has made highway upgrading a major priority. Highway capacity problems, roadside development and other highway deficiencies have led to serious problems regarding our highway system.

These problems are being exacerbated. As indicated, increased demands are being placed on the highway system as a result of rail branch line abandonments and a continuing shift of traffic from rail to road. A recent federal-provincial announcement, which will see \$300 million spent on New Brunswick's primary highway system over the next four years, reflects the concern governments have with respect to the need for better and safer highways in the province. While this capital upgrading will be beneficial in the short term, further federal funding will be required to bring New Brunswick's highway network to an acceptable level.

● 1105

The final issue I would like to raise this morning is in regard to the implementation and enforcement of a national safety code for motor carriers. The New Brunswick government, together with all other provincial and territorial governments across Canada, supports the goal of creating a safer operating environment on the highways. To this end, work on harmonization and standardization of safety aspects of trucking is ongoing. Federal funding was provided during initial development and implementation of the national safety code for motor carriers, and further federal funding will be required for continued implementation and enforcement of national regulations.

In conclusion, Mr. Chairman, I want to re-emphasize the following key points. First, existing transportation freight rate subsidy programs play an important role for manufacturers and shippers in Atlantic Canada. These programs will continue to play an important role in the economic development of this region into the foreseeable future.

Second, with respect to rail service, the National Transportation Act 1987 should be amended so that uneconomic branch lines can be ordered retained when deemed essential for the public interest. In addition, further easing of abandonment procedure should not be undertaken until a national rail network has been identified and agreed upon by governments.

[Translation]

transports devrait prendre l'initiative de s'informer et d'essayer de voir les endroits où il serait bon d'exploiter des lignes courtes. S'il est évident que le service ferroviaire n'aura pas à en souffrir, cela pourrait calmer ceux qui militent contre l'abandon de lignes.

Par ailleurs, j'estime que la question de la création de lignes courtes devrait faire l'objet d'une concertation entre les exploitants de lignes principales, les gouvernements fédéral et provinciaux et l'Office national des transports. Il faudrait que le gouvernement fédéral octroie des subventions à cet effet, en tenant compte du fait que la réglementation sera désormais établie par la province. Il serait possible de prévoir de telles subventions à l'article 175 de la loi.

Le problème de l'abandon des lignes ferroviaires me fait songer à une autre source de préoccupations liées au transport, à savoir l'état de notre réseau routier. Comme vous le savez, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a accordé une priorité importante à l'amélioration du réseau routier. En effet, nous avons de gros problèmes à l'égard de la capacité du réseau, des aménagements en bordure des routes, et autres.

Ces problèmes sont accentués par les pressions accrues qu'imposent au réseau routier l'abandon des embranchements et de la tendance à utiliser de plus en plus le transport routier au lieu du transport ferroviaire. Le fait que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial aient annoncé dernièrement que l'on consacrerait 300 millions de dollars à l'amélioration du réseau primaire au Nouveau-Brunswick sur une période de quatre ans montre que les gouvernements sont conscients de la nécessité d'améliorer le réseau routier de la province et de le rendre plus sûr. Ces immobilisations seront certes intéressantes à brève échéance, mais il faudra d'autres crédits fédéraux pour que le Nouveau-Brunswick ait un réseau routier acceptable.

La dernière question que je voudrais aborder ce matin est celle de la mise en oeuvre et de l'application d'un code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. À l'instar de tous les autres gouvernements provinciaux et territoriaux, le gouvernement du Nouveau-Brunswick estime que l'amélioration de la sécurité routière est un objectif louable. C'est dans cette optique que l'on s'efforce actuellement d'harmoniser et de normaliser les mesures de sécurité dans le transport routier. Le gouvernement fédéral a octroyé des fonds pour l'élaboration et la mise en oeuvre du code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers et il faudra d'autres crédits fédéraux pour continuer à appliquer les règlements nationaux.

Je récapitule, monsieur le président. Premièrement, les programmes en vertu desquels les tarifs de transport sont subventionnés jouent un rôle important pour les fabricants et les expéditeurs de la région de l'Atlantique. Ces programmes continueront à jouer un rôle important dans le développement économique de cette région dans un avenir prévisible.

Deuxièmement, en ce qui concerne le service ferroviaire, il conviendrait de modifier la Loi de 1987 sur les transports nationaux de façon à ce qu'il soit possible d'ordonner le maintien des embranchements non rentables lorsqu'ils sont jugés d'utilité publique. Par ailleurs, il faut éviter d'alléger davantage les formalités d'abandon de lignes tant que l'on n'aura pas un plan bien précis au sujet du réseau ferroviaire national et que celui-ci n'aura pas été accepté par les gouvernements.

[Texte]

Third, New Brunswick's arterial highway network needs upgrading. Federal funding is required to ensure that necessary upgrading is conducted within a reasonable timeframe.

Fourth, the Government of New Brunswick will continue to work with other provincial and territorial governments towards harmonization and standardization of safety aspects of trucking. Federal funding will be required for continued enforcement of national regulations.

Finally, but most importantly, the principle that transportation is a key tool of regional economic development must continue to be articulated in national transportation policies and legislation. The Atlantic region depends on transportation to support its economic base and to promote the social and economic well-being of its people.

I want to thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to appear before you and present these comments on a very important subject.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I appreciate your comments.

Mr. Arseneault: Welcome, Mr. Minister. I want to get right into some of the comments you've made.

There seems to be an underlying theme in your presentation that there hasn't been enough consultation. I remember listening to the premier and yourself in August 1990, I believe it was, when you made your original presentation to the commission, and that underlying theme seemed to be there again. At that time we made the big pitch for the Trans-Canada Highway. You seemed to be fairly successful with that argument. Could you give us more background on why you feel there has not been enough consultation and whether there should be more? What type of consultation should there be?

Mr. Lee: On the highway funding, I think we as politicians must be very fair about this. I would say that we had a very good working relationship with the federal government with regard to the highway funding program. We talked about it for three to four years but there were many things to talk about and money was scarce. We were pleased to get that under way, and we had many good discussions with the federal government on the matter.

The consultation I'm referring to here was mostly on eliminating the subsidies on transportation that had taken place. We in the province were not consulted on that particular issue before the announcement. After the announcement, however, together with the Atlantic transportation agency and the governments within the Atlantic region, we were able to talk with the federal government and get that particular problem under control.

It was reduced by 10%, I believe, from 30% to 28% on the west-bound traffic, and in the local region I believe the 10% was reduced to 9%. That was worked out, but in the beginning we were not consulted as to how important the subsidies were to the transportation industry in our province.

[Traduction]

Troisièmement, le réseau de routes à grande circulation du Nouveau-Brunswick doit être amélioré. Il faut des crédits fédéraux pour que les travaux nécessaires soient effectués dans un délai raisonnable.

Quatrièmement, le gouvernement du Nouveau-Brunswick continuera à s'efforcer d'harmoniser et de normaliser les mesures de sécurité concernant le transport routier, avec le concours des autres gouvernements provinciaux et territoriaux. Il faudra des crédits fédéraux pour pouvoir continuer à appliquer les règlements nationaux.

Enfin, et surtout, il faut que les politiques et la législation nationales dans le secteur des transports continuent à reconnaître le principe de l'importance capitale des transports dans le contexte du développement économique régional. Les transports sont nécessaires au maintien de la base économique de la région de l'Atlantique et à l'accroissement du bien-être social et économique de ses habitants.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de venir témoigner et de présenter des commentaires sur ce sujet très important.

Le président: Merci, monsieur le ministre. J'apprécie vos commentaires.

M. Arseneault: Bonjour, monsieur le ministre. J'irai droit au but.

Vous avez laissé entendre qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultation. Je vous ai écouté et j'ai aussi écouté le premier ministre à l'occasion de l'exposé initial que vous avez fait devant la commission; je crois que c'était en août 1990. Vous vous plaigniez déjà du manque de consultation. On avait beaucoup parlé de la Transcanadienne à ce moment-là. Vos arguments paraissaient assez convaincants. Pourriez-vous expliquer un peu plus en détail pourquoi vous estimez qu'il n'y a pas eu suffisamment de consultations et s'il en faudrait davantage? De quelle nature devraient être ces consultations?

M. Lee: En ce qui concerne le financement du réseau routier, nous devons honnêtement reconnaître qu'en tant que politiciens, nous avons eu de très bonnes relations avec le gouvernement fédéral à cet égard. Nous avons parlé du programme de financement du réseau routier pendant trois ou quatre ans, mais il y avait beaucoup de questions à aborder et l'argent était rare. Nous sommes heureux d'avoir pu mettre ce programme en route et nous avons eu des entretiens très intéressants à ce sujet avec le gouvernement fédéral.

Quand je parle de consultations insuffisantes, je songe surtout aux subventions aux transports qui ont été supprimées. Nous n'avons pas été consultés avant que la décision ne soit annoncée. Par contre, après l'annonce, nous avons pu avoir des entretiens avec le gouvernement fédéral et nous sommes parvenus à régler ce problème, avec l'aide de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et des gouvernements de ces mêmes provinces.

Il y a eu une réduction de 10 p. 100, je crois, sur les 28 p. 100 ou 30 p. 100 accordés sur la circulation en direction ouest et je crois que tout a été réduit de 10 p. 100 à 9 p. 100 en ce qui concerne la zone locale. Le problème a été réglé, mais on ne nous a pas consulté au début sur l'importance qu'avaient ces subsides pour l'industrie des transports dans notre province.

[Text]

• 1110

Mr. Arseneault: You also mentioned in your brief, with regard to railway line abandonment, that the public interest should be considered. When we looked at the report, there is mention of public interest, but there doesn't seem to be a clear definition.

Before we say whether we can use public interest or not, do you have any comments as to who should define what the public interests are? Are the stakeholders involved?

The term "public interest" sounds nice, but who should set the criteria? And until that criteria is set, should we not proceed with any abandonment?

Mr. Lee: I think there are certain areas in the province and certain parts of the rail system where there is a considerable amount of public interest. I think the one line was in the Carleton County area, the McKay section, that particular part of the line that still has not been settled at this point in time. Decisions were made to abandon those lines before the public interest, and I guess the public interest is local people who depend on the lines to move goods back and forth.

I'm not suggesting that you can operate a rail line if you're losing money, but I am suggesting subsidies for example. We're suggesting section 175. It has never been used by the government or the agency to provide funding for alternate solutions to the transportation of goods from a particular area. So there could be funding found there to assist a local area in rail lines, to keep the line in place. We are very concerned in this province about the abandonment of rail lines that has been taking place over the last 10 to 15 years.

I think we've lost probably 10 to 1,200 kilometres of rail lines, and we're right down now to the 3 lines; the 2 CN and the main line, which is on the block at this point in time, between Saint John and Sherbrooke.

The result has been that we have thrown tremendous traffic on our highways, truck traffic. The highways in the province are not suited or were not built to accommodate the kind of traffic that we have on them today. We are accommodating all of the traffic from the Atlantic region, and every time you take a rail line out, more trucks are being put on the road. Our studies tell us that there is approximately a 3.5% increase in truck traffic on the average, and will be in the foreseeable future, in this area.

We just spoke about funding for highways. It's not easy to work out arrangements with the federal government to find funding to upgrade the highways. We're very concerned about the loss of rail.

If there's a need to subsidize the rail lines in some way in order to keep them here, on a situation such as this main line, we feel that something should be done in that regard.

Mr. Arseneault: I'm also concerned about rail line abandonment in my area. As you know, the INR was abandoned some time ago. The tracks were lifted and everything, and the provincial—we opposed that together at that time.

[Translation]

M. Arseneault: Vous avez également dit dans votre mémoire, en ce qui concerne l'abandon des lignes ferroviaires, qu'il faudrait tenir compte de l'utilité publique. Il est effectivement question d'utilité publique dans le rapport, mais cette notion ne semble pas clairement définie.

Avant de voir si l'on peut tenir compte ou non de l'utilité publique, pouvez-vous nous dire qui, d'après vous, devrait définir ce que l'on entend par là? Les intervenants doivent-ils être consultés?

C'est bien beau de parler d'«utilité publique», encore faut-il savoir qui devrait définir ce critère? Et s'il ne convient pas, en attendant, d'aller de l'avant avec tous les projets d'abandon de lignes?

M. Lee: Je pense qu'il y a des régions de la province et des tronçons du réseau ferroviaire où l'utilité publique entre beaucoup en ligne de compte. Je songe notamment à la ligne qu'il y avait dans le comté de Carleton, au tronçon McKay, question qui n'est toujours pas réglée. On a décidé d'abandonner ces lignes sans tenir compte de l'utilité publique qui est liée, je suppose, à l'utilité qu'elles ont pour les personnes qui en dépendent pour expédier et faire venir des marchandises.

Je ne prétends pas qu'il soit possible d'exploiter les lignes de chemin de fer à perte, mais je propose d'octroyer par exemple des subventions à cet effet. Nous recommandons de modifier l'article 175 en conséquence. Le gouvernement ou l'office ne s'est jamais servi des dispositions de cet article pour adopter une autre formule de financement du transport des marchandises en provenance d'une certaine région. On pourrait donc prévoir des crédits pour aider une région, pour y maintenir les lignes existantes. Le fait que depuis 10 ou 15 ans, des lignes ferroviaires soient abandonnées dans notre province, nous préoccupe beaucoup.

Nous avons probablement perdu de 1 000 à 1 200 kilomètres de voies ferrées et il ne nous reste plus que trois lignes: deux du CN et la ligne principale, celle qui relie Saint-Jean à Sherbrooke, et qui est actuellement visée.

Par conséquent, le transport routier s'est intensifié et les routes de la province ne conviennent pas ou n'avaient pas été prévues pour une circulation aussi intense. Toute la circulation de la région de l'Atlantique passe par chez-nous et chaque fois que l'on supprime une ligne, le nombre de camions augmente. D'après nos études, l'intensité du transport routier s'est accrue en moyenne de 3,5 p. 100 et il continuera d'augmenter au cours des prochaines années.

Il vient d'être question de financement du réseau routier. Il n'est pas facile d'obtenir des crédits du gouvernement fédéral pour améliorer l'état des routes. C'est pourquoi l'abandon de lignes de chemin de fer nous préoccupe beaucoup.

Nous estimons qu'il faut faire quelque chose dans les cas où il est nécessaire de subventionner les lignes de chemin de fer d'une façon ou d'une autre pour les maintenir, notamment lorsqu'il s'agit d'une ligne principale comme celle-là.

M. Arseneault: L'abandon de lignes dans ma région m'inquiète également. Comme vous le savez, la ligne du INR a été abandonnée il y a quelques années. On a enlevé les voies et tout le reste; nous avons protesté à l'époque, et le gouvernement provincial aussi.

[Texte]

We talk about a national rail network, the term that you've used. There are three main lines in New Brunswick at the present time. When we talk about a national rail network, there's also the possibility that two of those lines may be abandoned if we want one network.

I like the term network, because it sort of designates it, that there might be more than one in the province. I'm concerned with the one going up north as well. We tend to focus on the west side of the province quite often, but northern New Brunswick has to play a part in all of this.

Mr. Lee: Absolutely.

Mr. Arseneault: We talk about regional development, we talk about equality. I would hope that the provincial government is also making a pitch to keep our passenger lines open on both sides of the province. There's no need to abandon any of those lines.

With regard to regional development and subsidies, you've taken a very strong viewpoint on that, and I'm very pleased to hear that. The government is very strongly opposed to any cutbacks to regional development and subsidies.

Is there a plan of action that you would foresee if the federal government wanted to continue in that direction? Is there going to be some type of political action, an attempt to try to—I guess besides this hearing today—influence the federal government not to proceed with these changes?

• 1115

Mr. Lee: I guess the plan would be to try to encourage, through you people and through our discussions with the federal minister and federal members and cabinet members, to recognize the need that is here for the subsidy; how important it is to our transportation industry in this part of the country, and how important our rail lines are as well.

Mr. Arseneault: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Arseneault. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister and gentlemen, I want to thank you for appearing before us this morning. Certainly in my nine years with the Standing Committee on Transport, I have always been impressed by the Province of New Brunswick. No matter what stripe, the Minister of Transportation and the Premier have always been willing to come before this committee to raise transportation issues that are important to this province and this region. My compliments again.

I notice you are going to write to the Minister of Transport regarding your concerns. I hope you have more luck than I have had. He has been consistent in saying no to a moratorium. He said no before CP launched its action with regard to Saint John to Sherbrooke. He said no to a moratorium before CP and CN decide what they are going to do to everything east of Winnipeg, as they look at consolidating their operations. Good luck. It is helpful to have additional ammunition. I think coming from this end of the country, it will have a fair bit of weight.

[Traduction]

Vous parlons de réseau ferroviaire national, c'est le terme que vous avez employé. Il y a actuellement trois lignes principales au Nouveau-Brunswick et il est également possible que deux de ces lignes soient abandonnées si l'on veut créer un réseau national.

J'aime le terme réseau, parce que cela dit bien ce que cela veut dire, qu'il pouvait y en avoir plus d'un dans la province. Il y a aussi la ligne qui dessert le nord qui me préoccupe. On a assez souvent tendance à s'intéresser surtout à l'ouest de la province, mais le nord du Nouveau-Brunswick a un rôle à jouer dans tout cela.

M. Lee: Absolument.

M. Arseneault: Puisque l'on parle de développement régional et d'égalité, j'ose espérer que le gouvernement provincial se démène également pour que l'on maintienne les lignes de transport de voyageurs des deux côtés de la province. Il n'est pas nécessaire d'abandonner ces lignes.

Vous avez défendu vigoureusement le principe du développement régional et des subventions, ce qui me fait grand plaisir. Le gouvernement s'oppose fermement à ce que l'on réduise les dépenses dans ce secteur.

Envisagez-vous un plan d'action si le gouvernement décidait de continuer dans cette voie? Y aura-t-il une quelconque intervention politique, fera-t-on d'autres tentatives que celle-ci pour convaincre le gouvernement fédéral de renoncer à opter pour les changements qu'il prévoit à cet égard?

M. Lee: Je suppose que l'on essaiera d'inciter le ministre fédéral, les députés fédéraux ainsi que les membres du Cabinet, par votre intermédiaire et en discutant de cela avec eux, à reconnaître que nous avons besoin de ces subventions, de leur faire prendre conscience de l'importance qu'elles revêtent pour les compagnies de transport et les compagnies ferroviaires de notre province.

M. Arseneault: Merci.

Le président: Merci, monsieur Arseneault. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, messieurs, je tiens à vous remercier d'être venus témoigner devant nous. Il y a neuf ans que je fais partie du comité permanent des transports, et la province du Nouveau-Brunswick ne cesse de m'impressionner. Peu importe leur allégeance politique, le ministre des Transports et le premier ministre ont toujours accepté de venir témoigner devant notre comité et nous entretenir de questions importantes pour leur province et leur région. Je les félicite encore une fois.

Ainsi, vous allez écrire au ministre des Transports pour lui expliquer ce qui vous préoccupe. J'espère que vous aurez plus de succès que moi. Il a toujours refusé d'imposer un moratoire. Il a dit non avant que le Canadien Pacifique ne passe aux actes en ce qui concerne la ligne qui relie Saint John à Sherbrooke. Il a refusé de le faire avant que le Canadien Pacifique et le Canadien National n'aient pris une décision en ce qui concerne toute la partie de leur réseau située à l'est de Winnipeg dans le cadre de leur projet de fusionnement. Bonne chance. C'est utile d'avoir des munitions supplémentaires. Venant de cette région-ci du pays, la requête aura du poids, à mon avis.

[Text]

One of the suggestions that is in the NTA Review Commission report is the whole concept of a common user rail plant, with the suggestion that a pilot project be considered for Atlantic Canada to in effect take over all of the rail lines, operate them as one company—and it's unclear in their discussions whether it would be a private sector company or a crown corporation or some such thing like that. It would put rail on the same level as highways, i.e., publicly owned; as airports, i.e., publicly owned; as the marine sector, whether it is the ports or the seaway or what have you, publicly owned. Does the Province of New Brunswick have a position on the concept, and would you be supportive of a pilot project in Atlantic Canada as a test of that?

Mr. Lee: Based on the importance of the rail service to New Brunswick, we certainly would be receptive to a pilot project along that line. Based on the fact that all else fails, or everything else fails, we would like to see the main line here retained as it is. But I guess it would be fair to say that we would certainly be open to discussing that particular project or program.

Mr. Angus: My understanding is that about two weeks ago the Deputy Ministers of Transportation had yet another one of their meetings to try to determine what that national rail network should look like. We had a brief report from the representative from the Province of Saskatchewan, who wasn't at the meeting. Perhaps you could outline to the committee your sense of the progress, if any, that committee has made in trying to arrive at a national rail network.

Mr. Lee: The first thing I want to inform you of is that I'm sure they are looking for a new chairman. Mr. David Seheult was the chairman and he has resigned as deputy minister. I should say he has retired. Yesterday was his last day.

From the information I've received from the deputy minister, they have not made a whole lot of progress, but they have been talking about the issue. I understand that it is rather complicated to get an agreement from the various provinces on which should be considered as the main line in that particular province. They have had several meetings. To suggest that progress has been made, I guess I could say that progress is being made by the fact that they are sitting down, talking about it and meeting. Hopefully, they will be able to get on with the job.

Mr. Angus: Is it true that one of the obstacles has less to do with which track should be retained and more to do with what the alternatives are for those that are removed or are not designated as part of the national network?

• 1120

Mr. Lee: I think I made some suggestions here this morning. Perhaps some of those could be looked at as short-line operations. There should be more emphasis put by the federal government on short-line operations. Perhaps some of them can be salvaged and operated by individuals; perhaps made profitable with everybody being part of the program with, as I have said, some financial assistance to get them under way.

Mr. Angus: I want to switch to trucking for a moment. The NTA Review Commission report deals with the question of the National Safety Code, etc. But let me put a proposition to you. It is the same one I put to your provincial colleagues in western

[Translation]

Une autre recommandation qui se trouve dans le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux porte sur l'idée d'une infrastructure ferroviaire commune et laisse entendre que l'on envisage de mettre en oeuvre un projet-pilote dans la région de l'Atlantique, prévoyant la reprise de toutes les lignes de chemins de fer par une seule et même société. On ne sait pas très bien s'il s'agirait d'une entreprise privée ou d'une société d'État. Le secteur ferroviaire serait alors un secteur d'État, au même titre que les routes, les aéroports et le secteur maritime, qu'il s'agisse des ports ou de la Voie maritime du Saint-Laurent. La province du Nouveau-Brunswick a-t-elle adopté une position à ce sujet et seriez-vous en faveur de la mise en oeuvre d'un projet-pilote dans la région de l'Atlantique à titre d'essai?

M. Lee: Compte tenu de l'importance du service ferroviaire pour le Nouveau-Brunswick, nous envisagerions d'un bon oeil un projet-pilote de ce genre. À supposer que tout le reste s'effondre, nous voudrions que la ligne principale soit maintenue dans son état actuel. Je dirais que nous serions certainement disposés à discuter de ce projet ou de ce programme.

M. Angus: Je crois comprendre qu'il y a une quinzaine de jours, les sous-ministres des Transports ont encore eu une réunion pour essayer de décider comment devrait se présenter ce fameux réseau ferroviaire national. Le représentant de la Saskatchewan, qui n'assistait pas à la réunion, nous en a brièvement parlé. Vous pourriez peut-être nous dire si ce comité a fait certains progrès à cet égard.

M. Lee: Tout d'abord, je tiens à vous signaler que je suis convaincu que ce comité cherche un nouveau président. M. David Seheult le présidait et il a démissionné comme sous-ministre. Je devrais dire qu'il a pris sa retraite. C'était sa dernière journée hier.

D'après ce que le sous-ministre m'a dit, le comité n'a pas fait beaucoup de progrès, mais il a abordé la question. J'ai l'impression qu'il est assez compliqué pour les diverses provinces de se mettre d'accord sur ce qu'il faut considérer comme la ligne principale de chaque province. Les sous-ministres se sont réunis plusieurs fois. Je suppose qu'on pourrait dire que certains progrès ont été réalisés, ne fut-ce que du fait qu'ils se sont réunis et qu'ils en ont discuté. J'espère qu'ils arriveront à régler cela.

M. Angus: Est-il vrai que l'obstacle majeur ne réside pas tellement dans le choix des voies à conserver et de celles à supprimer que dans le choix des régions destinées à remplacer celles où les voies seront supprimées ou ne feront pas partie du réseau national?

M. Lee: J'ai fait quelques suggestions à ce sujet ce matin, si j'ai bonne mémoire. On pourrait peut-être considérer certaines d'entre elles comme des lignes courtes. Le gouvernement devrait peut-être insister davantage sur la création de lignes courtes. On pourrait peut-être sauver certaines lignes et en confier l'exploitation à certaines personnes; il y aurait peut-être moyen de les rendre rentables pour tous les participants au programme en accordant, comme je l'ai dit, une aide financière de démarrage.

M. Angus: Je vais passer maintenant au transport routier. Dans le rapport de la Commission d'examen de la LTN, il est notamment question de Code national de sécurité. Je vais vous dire ce que j'ai dit à vos collègues des provinces de l'Ouest du

[Texte]

Canada, at WESTAC, over a month ago. Is it not time for the federal government to take back its jurisdiction under the Constitution for trucking so that instead of having to work with a total of 13 jurisdictions to develop national policy the federal government should look after it just as it does rail, air, and marine, perhaps contracting to the provinces for the administration of the law? How would you react to that?

Mr. Lee: We think the federal government certainly should be part of it. There may come a time when the provinces would be capable of doing it and could afford to do it themselves. You're talking about the national safety?

Mr. Angus: No. I'm talking about trucking per se. The constitutional jurisdiction was delegated to the provinces many years ago. I'm wondering whether it should be taken back from the provinces and have a single regulatory agency for trucking.

Mr. Lee: I don't know. I'm going to pass that on to Walter. I haven't really looked at that lately.

Mr. W. W. Steeves (Executive Director, Motor Vehicle and Policy, Department of Transportation, Province of New Brunswick): That is a difficult question to comment on. It's kind of a "what if" question.

There have been problems in trucking regulation. There's no doubt about that. There have been some problems with standardization, but a great deal of progress has been made over the last few years. When people criticize the National Safety Code for not being fully implemented... as you know the National Safety Code is made up of probably a dozen or fifteen different items. I would say that most of those are fully implemented in all the provinces. There are small differences in some of them, but we're continuing to work to try to bring some standardization to those. Quite frankly, we're moving towards a more deregulated environment in trucking. That's in the stated policy of the Council of Maritime Premiers. That's also the way they're moving federally on interprovincial. I think the situation is sometimes made out to be worse than it is.

Mr. Angus: Mr. Minister, in your presentation you talked about the modal shift away from rail, primarily because of abandonments, to trucking. Has New Brunswick done any research to see if there are any ways to get that traffic back on the rails? A specific suggestion would be through the development of some kind of specialty trains for trucking which both the truck and the drivers would go on so that in the medium-length hauls where the trucker might normally drive it, he or she may be willing to put the rig on the rails and be transported to the destination city where they would just drive off and make the deliveries. That's one example. Has New Brunswick looked at ways in which truck traffic can be brought back onto the rails as a means of reducing the pressure for highway expansion?

Mr. Lee: As you know, CN has a very successful operation in the Moncton area, the inter-modal program. From time to time you'll see cars going out of there with 100 or 150 containers, which means about 75 or 80 or 100 trucks are not on

[Traduction]

Canada, à la WESTAC, il y a plus d'un mois. N'est-il pas temps que le gouvernement récupère la compétence que lui conférerait la Constitution en matière de transport routier pour que ce secteur relève uniquement de lui, à l'instar des transports ferroviaires, des transports aériens et des transports maritimes au lieu de devoir élaborer une politique nationale à 13? Il pourrait toujours confier l'administration de la loi aux provinces. Qu'en pensez-vous?

M. Lee: Nous estimons que le gouvernement fédéral devrait intervenir à ce niveau. Les provinces seront peut-être capables un jour de s'en occuper elles-mêmes et elles en auront peut-être un jour les moyens. Vous parlez de sécurité nationale?

M. Angus: Non. Je parle du transport routier proprement dit. La compétence fédérale prévue dans la Constitution a été déléguée aux provinces il y a de nombreuses années. Je me demande si le gouvernement fédéral ne devrait pas la récupérer et créer une seule agence de réglementation du transport routier.

M. Lee: Je ne sais pas. Je vais laisser à Walter le soin de répondre. En vérité, je n'y ai pas réfléchi dernièrement.

M. W.W. Steeves (directeur général, politique, véhicules automobiles, province du Nouveau-Brunswick): Il n'est pas facile de répondre. C'est une question hypothétique.

Il ne fait aucun doute que la réglementation dans le secteur du transport routier a posé certains problèmes. On a eu des difficultés au niveau de la normalisation, mais d'énormes progrès ont été réalisés depuis quelques années. On reproche au Code national de sécurité de ne pas être entièrement en vigueur mais comme vous le savez, ce code comporte une douzaine ou une quinzaine de parties différentes. Je dirais que la plupart des dispositions sont en vigueur dans toutes les provinces. Il y a de petites différences dans certaines provinces, mais nous poursuivons nos efforts de normalisation. Je vous avoue que la tendance est à la déréglementation dans ce secteur. C'est la politique officielle du Conseil des premiers ministres des Maritimes. C'est également la tendance au niveau fédéral ou interprovincial. J'ai l'impression que l'on essaie parfois de faire croire que la situation est pire qu'elle ne l'est.

M. Angus: Monsieur le ministre, vous avez parlé de la tendance à utiliser de plus en plus le transport routier au lieu du chemin de fer, principalement à cause de l'abandon de lignes. A-t-on fait des études au Nouveau-Brunswick pour voir s'il n'y a pas moyen de s'arranger pour que les chemins de fer récupèrent cette clientèle? On pourrait notamment mettre au point des trains spéciaux sur lesquels embarqueraient les camions et les conducteurs pour les moyens courriers? Cela permettrait aux conducteurs de se rendre à destination par chemin de fer et une fois arrivés là-bas, de reprendre leurs camions pour faire la livraison. Voilà ce que l'on pourrait faire par exemple. Le Nouveau-Brunswick a-t-il envisagé un moyen d'utiliser à nouveau le transport ferroviaire afin de réduire les pressions exercées dans le sens d'une expansion du réseau routier?

M. Lee: Comme vous le savez, le Canadien national a un système qui fonctionne très bien dans la région de Moncton, le programme intermodal. On voit parfois des trains avec des wagons sur lesquels il y a de 100 à 150 conteneurs, ce qui veut

[Text]

the road because of that. We're supportive of that. We would encourage the railroads to look at the possibility of doing more of that. We certainly would be available to work with them and provide any information we have. We know that it's possible for it to be profitable, because I think that CN has done quite well at it in the Moncton area.

• 1125

Mr. Angus: Two quick ones dealing with the NTA Review Commission report, just to get the province's opinion on them. They recommend we do away with the compensatory rate provisions for rail. What's your opinion?

Mr. Lee: Based on the problems they're having with the rail service and lost dollars, I think if there's a system there, it should remain.

Mr. Angus: On the whole question of the shipping conferences, the report recommends we should get out of them. We heard from the Port of Saint John this morning saying they're good. What's the opinion of the Province of New Brunswick?

Mr. Lee: I'm also going to pass that to Walter.

Mr. Steeves: I believe the committee said we should retain them until the U.S. or other countries move at the same time.

Mr. Angus: Just the U.S.?

Mr. Steeves: Yes, we would agree with that. It's been our policy in the past that we shouldn't act unilaterally in Canada because it might mean a loss of business to our ports.

Mr. Angus: Let me take you one step further, then, and ask you whether you think the Americans should act. Irrespective of who goes first, does New Brunswick support the concept of shipping conferences to service Atlantic Canada to Europe?

Mr. Steeves: I don't think we really studied it in detail so that we could comment about what if. Our position has been that as long as the U.S. has it, then we have to have it; otherwise, we would potentially be at risk of losing service. As far as I know, we haven't done any research on what we should do if something else happens.

Mr. Crosby: Minister, colleagues, welcome to the committee. Mr. Minister, I want to begin by underlining your comments on the recommendation of the Review Commission respecting regional development. In a sense, it indicates a failure on the part of representatives of the maritimes, federally and provincially, to convince those at the national level that regional disparity is a reality that has to be addressed in all facets of our economic life.

We developed an idea in our group that every national policy has to have an Atlantic dimension; otherwise it won't work. When you go back in time to the Trans-Canada Highway proposition, you see that while this was a very generous program in terms of federal assistance for highway development, it didn't have the same effect in the maritimes that it had elsewhere.

[Translation]

dire que cela libère le réseau routier de l'équivalent de 75 à 100 camions. Nous sommes en faveur de ce genre de systèmes. Nous encourageons les compagnies ferroviaires à envisager la possibilité de développer ce type de transport. Nous serions prêts à collaborer et à fournir les informations que nous avons. Nous savons que cela peut être rentable; je crois en effet que le Canadien national s'en tire très bien dans la région de Moncton.

M. Angus: J'ai deux petites questions à poser au sujet du rapport de la Commission d'examen de la LTN, pour savoir ce qu'en pense la province. La Commission nous recommande d'abolir les dispositions en matière de prix compensatoires. Qu'en pensez-vous?

M. Lee: Compte tenu des problèmes et des pertes financières qu'il y a dans le secteur ferroviaire, j'estime que s'il existe un système, il faut le conserver.

M. Angus: En ce qui concerne les conférences maritimes, le rapport nous recommande de cesser d'y participer. Les représentants du port de Saint John nous ont dit ce matin que ces conférences étaient intéressantes. Quelle est l'opinion de la province du Nouveau-Brunswick?

M. Lee: Je vais une fois de plus céder la parole à Walter.

M. Steeves: Je pense que le comité estime qu'il faut les maintenir jusqu'à ce que les États-Unis ou d'autres pays se retirent en même temps.

M. Angus: Juste les États-Unis?

M. Steeves: Oui, ce serait suffisant. Nous évitons toujours d'agir unilatéralement parce que cela risque de faire perdre de la clientèle à nos ports.

M. Angus: Permettez-moi alors de vous demander si vous estimez que les Américains devraient agir. Peu importe qui prend l'initiative, le Nouveau-Brunswick est-il en faveur de l'idée des conférences maritimes pour le transport de la région de l'Atlantique vers l'Europe?

M. Steeves: Je ne pense pas que nous ayons examiné la question en détail; par conséquent, nous pourrions envisager certaines hypothèses. À notre avis, tant que les États-Unis restent, nous devons rester aussi sinon nous risquerions de perdre de la clientèle. Nous n'avons pas envisagé d'autres hypothèses, à ma connaissance.

M. Crosby: Bonjour, monsieur le ministre, bonjour, chers collègues. Monsieur le ministre, je vais d'abord présenter des observations au sujet des commentaires que vous avez faits sur la recommandation de la Commission d'examen concernant le développement régional. Dans un certain sens, cela signifie que les représentants des Maritimes, tant au palier fédéral que provincial, ne sont pas arrivés à convaincre les autorités fédérales que la disparité régionale est une réalité dont il faut tenir compte dans tous les aspects d'un produit économique.

Notre groupe a aimé l'idée que toute politique nationale doive avoir une dimension atlantique, sinon elle ne donnera rien. Prenez par exemple le programme concernant la transcanadienne; alors que le gouvernement fédéral offrait une aide financière très généreuse pour le développement du réseau routier, ce programme n'a pas eu les mêmes retombées dans les Maritimes qu'ailleurs.

[Texte]

In Ontario it developed the 401 as a central transportation corridor, but, if I recall, New Brunswick really wasn't able to even construct a highway at that time to the standards of the national highway system, and we're left with that 30 years later.

Just on the subject of the upgrading of the arterial highway system in New Brunswick, which really serves all of Atlantic Canada, particularly Nova Scotia, I endorse federal involvement and assistance.

In terms of transportation competition we get the argument that the railway lines claim to provide their own infrastructure whereas the trucking companies get the benefit of highway construction. Is there any way that any kind of revenue can be provided by the trucking industry to upgrade highways and pay for some of the improvements required?

Mr. Lee: In the province of New Brunswick, as you know, we were the first to apply gas fuel tax. We applied 2.9¢ on diesel fuel, 1.9¢ on gasoline as a dedicated fund particularly for highways. In our province that accumulated approximately \$30 million to \$35 million over the years. We've been applying that to our arterial highway system throughout the province, and I'm not sure the trucking industry can handle very much more of this. That's part of the taxes they pay, but I believe they're now paying something like 13¢ or 14¢ of fuel tax on federal and I think the same amount, or probably a little less, on provincial.

• 1130

I'm not sure they can handle much more. We looked at tolls and we checked out the amount of dollars the 2.9¢ on diesel fuel would bring to the province based on a truck travelling from the Quebec border to the Nova Scotia border. The truck at 2.9¢ would pay approximately \$10. We thought that would be a better way to get funding than to even consider toll gates.

We felt that after a lot of study and investigation as to how they operate in the United States, we would be spending \$1 in our case to get 25¢ at the toll gates and the exits. It just simply would not work for us in this province. It may work very well for other provinces such as Ontario where you have a high volume traffic.

The trucks are paying a heavy licence at the present time. Whether or not they can handle any more is not a suggestion for any politician to make, but we're paying quite well to be quite honest with you.

Mr. Crosby: I think it's important you addressed the problem.

Over history there's been a number of studies about essential railway networks in Canada, and you mentioned the establishment of a national railway network. Mr. Angus referred to it in his dialogue with you. I don't want to ask hypothetical questions, but do you think the CP line to Saint John would, of necessity, be included in any national rail network established by a national body?

Mr. Lee: I certainly would like to think it would be, and we'd certainly like to see it stay until that decision has been made as to where the national line will be.

[Traduction]

En Ontario, il a permis de faire de la 401 un couloir central alors que, si j'ai bonne mémoire, à cette époque, on n'est même pas parvenu à construire au Nouveau-Brunswick une route d'une qualité comparable à celle du reste du réseau routier national, et c'est encore le cas 30 ans plus tard.

À propos de l'amélioration du réseau de routes à grande circulation au Nouveau-Brunswick, qui dessert en fait toute la région de l'Atlantique, surtout la Nouvelle-Écosse, je suis en faveur de la participation et de l'assistance fédérales.

À propos de concurrence dans le secteur des transports, on dit qu'alors que les compagnies de chemins de fer fournissent elles-mêmes l'infrastructure nécessaire, les transporteurs routiers ont l'avantage de pouvoir utiliser le réseau qui existe. Y a-t-il moyen de les faire participer aux frais d'amélioration du réseau?

M. Lee: Comme vous le savez, la province du Nouveau-Brunswick a été la première à imposer une taxe sur le carburant. Nous avons imposé un taxe de 2,9c. sur le carburant diesel et une de 1,9c. sur l'essence, et cet argent est destiné uniquement à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. Ces taxes ont rapporté jusqu'à présent de 30 à 35 millions de dollars. Cet argent a été affecté à l'entretien et à l'aménagement du réseau de routes à grande circulation de la province. Et je ne crois pas que l'industrie du transport routier puisse faire beaucoup plus. C'est à cela que servent les taxes pour payer les transporteurs. Je crois qu'ils paient maintenant environ 13c. ou 14c. de taxes fédérales et à peu près la même chose, probablement un peu moins, en taxes provinciales.

Je ne pense pas qu'ils puissent faire beaucoup plus. Nous avons vérifié les droits de péage et nous avons calculé quelles sommes rapporterait à la province la taxe de 2,9 cents sur le carburant diesel pour camion allant de la frontière du Québec jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Écosse. Cela faisait à peu près 10\$. Nous avons pensé que ce serait un meilleur moyen de financer l'entretien du réseau que les droits de péage.

Après avoir examiné de très près le système utilisé aux États-Unis et après nous être renseignés à fond, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'un système de droit de péage nous coûterait quatre fois plus qu'il ne nous rapporterait. Ce n'était pas du tout une bonne solution pour la province. C'est un système qui donne peut-être de bons résultats dans des provinces comme l'Ontario où la circulation est intense.

Pour le moment, les frais d'immatriculation pour les camions sont très élevés. Je ne sais pas si les transporteurs routiers peuvent payer davantage; en toute franchise, j'estime que c'est déjà pas mal.

M. Crosby: Vous avez bien fait d'examiner le problème.

Depuis la création du Canada, nombre d'études sur les réseaux ferroviaires essentiels ont été effectuées. Vous avez parlé de la création d'un réseau ferroviaire national. M. Angus y a fait allusion dans la discussion qu'il a eue avec vous. Je ne tiens pas à me lancer dans les questions hypothétiques, mais estimez-vous que la ligne du CP qui va jusqu'à Saint John devrait nécessairement faire partie d'un réseau ferroviaire national créé par un organisme national?

M. Lee: Je voudrais assurément que ce soit le cas, mais nous souhaitons que cette ligne soit maintenue tant que l'on n'aura pas pris de décision au sujet du tracé du réseau national.

[Text]

Mr. Crosby: Would you stake its future on that inclusion in a national rail network?

Mr. Lee: We can simply say if it were chosen, we'd be pleased.

Mr. Crosby: You also mention in your presentation short-line railway services. I had the impression in your presentation that you might be looking for some federal control and authority over short-line rail operations. You mention all of the elements usually associated with control and jurisdiction, including financial responsibility. Is that any kind of a solution for the national authority to exercise jurisdiction over short-line operations within a province?

Mr. Lee: We'd certainly like to see them give a higher priority to the short-line suggestion. There may be short lines that can be operated, and maybe they need some assistance, and it can be done to section 175 as I mentioned. I think there's a possibility with the two governments working together that at some point in time the provincial government would probably be more responsible or take over the responsibility of the line.

Mr. Crosby: Speaking from a Nova Scotia perspective, there's a proposal for a short-line operation that would operate between Truro and Sydney, Nova Scotia, but would also service Halifax and other points. The reluctance to endorse this may be based on the fact that there's no clear authority over short-line railway operations within a province at this point in time.

The provincial governments are not in the railway business anymore, to the extent that they ever were, and I thought maybe you were putting it forward as some kind of a resolution to this problem.

Mr. Lee: This province would be prepared to work with the federal government to try to determine if there were some short lines that would be feasible and could be made profitable in some way.

Mr. Crosby: Just on the matter of subsidies, because you also raised that, I always tried to tell people in my province that there's only one cash drawer in Ottawa. If you take money out of that cash drawer for one project, such as highway improvement, it's not there for another purpose such as subsidization of freight within the region.

Have you anything to comment on that in terms of your government's concern for transportation problems within the province and the regions? Where do your priorities lie—primarily in highway transportation or rail line improvements or ports?

Mr. Lee: Our priorities lie with highway transportation because we have been forced to that by the abandonment of the rail lines in the province. As I mentioned before, we have lost about 1,200 kilometres of rail line within the last 15 years, so we have to concentrate on highways at this time. I don't believe it's too late to put more emphasis on railroads and try to keep some of the rail lines in operation to ease the traffic on our congested highways.

[Translation]

M. Crosby: Est-ce que vous miseriez sur l'intégration de cette ligne au réseau ferroviaire national?

M. Lee: Tout ce que nous pouvons dire, c'est que nous serions contents qu'elle soit choisie.

M. Crosby: Vous avez également parlé des lignes courtes. J'ai eu l'impression, d'après votre exposé, que vous envisagez la possibilité d'un certain contrôle fédéral dans ce domaine. Vous avez signalé tous les éléments habituellement liés au contrôle et à la compétence, y compris la responsabilité financière. Est-ce une solution que l'organisme national exerce un contrôle sur les lignes courtes dans une province?

M. Lee: Nous souhaitons certes que le gouvernement fédéral accorde plus de priorité à la question des lignes courtes. Il y a moyen de créer des lignes courtes; elles auront peut-être besoin d'aide et, comme je l'ai signalé, il est possible de les subventionner en invoquant les dispositions de l'article 175. À mon avis, il y a possibilité que les deux gouvernements collaborent et il est probable qu'à un certain moment, le gouvernement prendrait la ligne à sa charge.

M. Crosby: Du point de vue de la Nouvelle-Écosse, il y a un projet de création de lignes courtes entre Truro et Sydney qui desserviraient également Halifax et d'autres agglomérations. Si l'on hésite à approuver ce projet, c'est peut-être parce qu'on ne sait pas encore clairement qui serait responsable des lignes courtes dans les provinces.

La présence des gouvernements provinciaux dans le secteur ferroviaire n'est plus aussi forte qu'avant et je pensais que vous considériez en quelque sorte les lignes courtes comme une solution à ce problème.

M. Lee: Ma province serait disposée à essayer de voir avec le gouvernement fédéral s'il y a possibilité de créer des lignes courtes et s'il y aurait moyen de les faire devenir rentables.

M. Crosby: Puisque vous avez également abordé le sujet des subventions, je vous signale que j'ai toujours essayé de faire comprendre aux habitants de ma province qu'il n'y a qu'une seule caisse à Ottawa et que si l'on y puise de l'argent pour un projet, comme l'amélioration du réseau routier, cet argent n'est plus disponible pour autre chose, notamment pour subventionner le transport de marchandises à l'échelle régionale.

À ce propos, avez-vous des remarques à faire au sujet de l'attitude de votre gouvernement à l'égard des problèmes de transport dans la province et les régions? Quelles sont vos priorités... le transport routier, l'amélioration des lignes ferroviaires ou les ports?

M. Lee: Nous avons été obligés de faire du transport routier notre priorité à cause de l'abandon des lignes ferroviaires dans la province. Comme je l'ai déjà dit, nous avons perdu environ 1 200 kilomètres de lignes au cours des 15 dernières années et nous sommes donc maintenant obligés de concentrer nos efforts sur les routes. Je ne pense pas qu'il soit trop tard pour faire plus d'efforts en faveur des voies ferrées et essayer de maintenir l'exploitation de certaines d'entre elles afin de réduire le trafic sur nos routes encombrées.

[Texte]

Mr. Crosby: This is more or less a personal comment. We talk about corporate responsibility and the obligations of the private sector to the national interest. When you have a problem like the proposed abandonment of the CP line you wonder what is the nature and extent of corporate responsibility. Do you have any comment to make on that?

We have had other witnesses say that railway companies have received substantial support and assistance over the years. Perhaps they have not received direct subsidization in recent years, but in my view the obligation still exists on the part of railway companies to the national interest and to the public. Have you any comment on that in relation to Canadian Pacific—

Mr. Lee: The only comment I have is that I personally feel, from the information I have gathered and from watching the thing over the past years, that the rail lines have definitely received large sums of money in the form of subsidies and other assistance, particularly in the western provinces. I personally believe the rail companies could have done a better job. They could have provided better service in this country. They should have started 25 years ago and I think they would still be in business.

If you provide a poor service, people are not going to use the lines. First thing you know you can walk in and say, gee, we are not getting any business. If you put something on a boxcar in New Brunswick and it arrives in Toronto six or eight days later, it's not very good business. I have heard complaints and have heard of situations such as that, and I think they could have provided a better service if they had started—and they could still provide a better service, but I think it should have started about 20 years ago and we probably would not be losing as many rail lines as we are today.

The Chairman: If I could pick up for a moment on Mr. Crosby's last line of questioning, are you suggesting, Mr. Minister, that should the abandonment of the CP line go through, the port of Saint John, for example, could be adequately served or served to its current level through additions to the trucking fleet?

Mr. Lee: It would certainly have to be served from either trucking or, in the event that CN were to remain in the area—we never know, the rail is so uncertain—CN could probably serve some of the port, I suppose. I'm not sure how complicated that is for them or how profitable it would be. I know CN is definitely not interested in the line between Saint John and Sherbrooke. Any service they do for Saint John or any movement of goods, they would backtrack to Moncton, the northern part of the province. I have been told that by them.

The Chairman: When you refer to a degeneration of service over the past 25 years, are you talking about railways in general or specifically CP?

Mr. Lee: I am talking about railways in general. I think they could have done a better job had they started to modernize and give good service, move products faster and quicker. I must say that I think they are beginning to do that now. However, the end result is that we've lost many miles of railroad as a result of no business, as a result of poor service.

[Traduction]

M. Crosby: La remarque que je vais faire a un caractère plus ou moins personnel. Nous parlons de la responsabilité des sociétés et de l'obligation du secteur privé de tenir compte de l'intérêt national. Lorsque vous êtes confrontés à un problème tel que l'abandon proposé de la ligne du CP, vous ne pouvez que vous interroger sur la nature et l'étendue des responsabilités d'une telle société. Avez-vous une remarque à faire à ce sujet?

D'autres témoins nous ont dit que les sociétés de chemins de fer ont bénéficié d'une aide et d'un soutien importants pendant de nombreuses années. Peut-être n'ont-elles pas reçu de subventions directes ces dernières années, mais à mon avis, elles conservent une obligation à l'égard de l'intérêt national et du public. Qu'en pensez-vous, en ce qui concerne le Canadien Pacifique. . .

M. Lee: Tout ce que je peux dire, c'est que j'estime personnellement, compte tenu de l'information que j'ai pu recueillir et de mes observations au cours de ces dernières années, que les sociétés ferroviaires ont effectivement reçu des sommes considérables en subventions et autres formes d'aide, en particulier dans les provinces de l'Ouest. J'estime qu'elles auraient pu faire mieux. Elles auraient pu assurer un meilleur service dans notre pays. Si elles avaient commencé à le faire il y a 25 ans, elles continueraient encore à bien fonctionner.

Si le service que vous fournissez est mauvais, le public ne l'utilisera pas et vous constaterez bien vite que vos affaires ne marchent plus. Lorsqu'il faut six à huit jours pour que des marchandises embarquées dans un wagon-couvert au Nouveau-Brunswick arrivent à Toronto, on ne peut pas dire que cela marche bien. J'ai entendu des plaintes et j'ai entendu parler de situations de ce genre; j'estime donc que les sociétés de chemins de fer auraient pu fournir un meilleur service si elles avaient commencé—elles pourraient encore d'ailleurs le faire—il y a une vingtaine d'années. Si elles l'avaient fait, nous ne perdriions probablement pas autant de lignes que c'est le cas aujourd'hui.

Le président: Permettez-moi de revenir à ce que disait M. Crosby. Pensez-vous, monsieur le ministre, que si l'abandon de la ligne du CP devenait un fait accompli, le port de Saint John, par exemple, pourrait être correctement desservi, ou du moins desservi comme il l'est maintenant, si l'on étoffait le parc de camions?

M. Lee: Il faudrait certainement qu'il soit desservi par des camions ou, au cas où le CN demeurerait dans la région—on ne sait jamais, les chemins de fer sont si imprévisibles—cette société pourrait probablement assurer une partie du service à ce port. Je ne sais pas exactement à quel point la situation est compliquée ni dans quelle mesure ce serait rentable. Je sais que le CN ne s'intéresse pas du tout à la ligne entre Saint John et Sherbrooke. Tout le service à Saint John ou tout mouvement de marchandises se ferait depuis Moncton, dans le Nord de la province; c'est ce que m'ont dit des représentants du CN.

Le président: Lorsque vous parlez d'une dégradation du service ces 25 dernières années, parlez-vous des chemins de fer en général ou plus particulièrement du CP?

M. Lee: Je parle des sociétés de chemins de fer en général. Je crois qu'elles auraient pu mieux faire si elles avaient commencé à se moderniser, à offrir un bon service et à assurer un transport plus rapide des marchandises. Je dois reconnaître que c'est ce qu'elles commencent à faire maintenant. Le résultat est cependant que nous avons perdu des kilomètres et des kilomètres de voies ferrées par manque d'activités et à cause de la médiocrité du service.

[Text]

The Chairman: The Canadian Trucking Association believes the progress that has been made on the National Transportation Safety Code is unacceptable. They would seem to take exception with comments you have made that there has been progress and that in most areas there is agreement. They feel that agreement has not been forthcoming and that there are serious deficiencies in that area.

• 1140

What would you attribute that to in your discussions and your negotiations with the federal government and your colleagues in other provincial jurisdictions? Why has there not been an agreement on the National Safety Code? If there is an agreement in the near future, do you believe that there's any validity to the Canadian Trucking Association's position that the federal government should step in and impose one unilaterally?

Mr. Lee: I agree that the federal government should be part of it, along with the provinces. I don't believe I meant to say that we have not had negotiations, because we have. And as well they have participated with funding to get the National Safety Code under way in this province. There are some problems with getting it standardized between all the provinces. There's some disagreement on hours that trucks should be working.

Perhaps the federal government would be the one avenue we could find that would lay down the policy, that this is the way it's going to be, because it's very hard to get agreement among the provinces. But there are differences in the situations between western provinces and Atlantic provinces, and there is some disagreement as to what should be the rule on the regulations.

But I have to say, from my experience in the past three years, that we have made progress.

Mr. Steeves: I think the recommendation was that the federal government should not give money for infrastructure improvements if provinces didn't go along. It seems to me that would be a retrograde safety step. We're trying to make our highways safer, and the only way we can do that is to rebuild them. It seems to me the recommendation says that if the provinces aren't acting fast enough in safety, then we do this other thing which will not improve safety. There seems to be a conflict in the recommendation, in my opinion.

The Chairman: Your document would suggest quite clearly that the Province of New Brunswick is in favour of looking at short-line operators. In order to put that system in place in this province, as in other jurisdictions, there would have to be harmonization as far as legislation is concerned between the province and the federal government. Do you, in the province of New Brunswick, have legislation ready to go to allow short-line operators to operate in this province? If not, would it be your intention to enact that legislation quickly, or would you amend existing legislation?

Mr. Lee: We would certainly be prepared to do what is necessary to take a very close look at it to see if it was possible to operate short-lines in the province. And we would hope that the federal government would be very much a part of that.

[Translation]

Le président: L'Association canadienne du camionnage estime que les progrès réalisés dans l'élaboration d'un code national de la sécurité des transports sont tout à fait inacceptables. Elles ne semblent pas être du tout d'accord avec vous lorsque vous dites que des progrès ont été réalisés et que dans la plupart des domaines, on est parvenu à un accord. L'association estime que cet accord n'existe pas et qu'il y a de graves lacunes à ce chapitre.

Cette opinion est-elle justifiée par les discussions et les négociations que vous avez eues avec le gouvernement fédéral et vos collègues des autres provinces? Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'accord sur le Code national de sécurité? Si l'on parvient à un accord dans un proche avenir, pensez-vous que l'Association canadienne des camionneurs ait raison de recommander que le gouvernement fédéral intervienne et en impose un unilatéralement?

M. Lee: J'estime, moi aussi, que le gouvernement fédéral devrait participer, au même titre que les provinces. Je ne voulais pas dire que nous n'avons pas tenu de négociations, car il y en a eu. Le gouvernement fédéral a d'ailleurs apporté une aide financière pour la mise en oeuvre du Code national de sécurité dans cette province. Toutes les provinces auront à résoudre des problèmes de normalisation. Elles ne sont notamment pas toutes d'accord sur les horaires d'exploitation des camions.

Peut-être le gouvernement fédéral pourrait-il effectivement imposer la politique, car il est très difficile de parvenir à un accord entre les provinces. Il existe cependant des différences entre la situation des provinces de l'Ouest et celle des provinces Atlantiques, et elles ne sont pas tout à fait d'accord entre elles sur la façon d'établir les règlements.

Je dois cependant reconnaître, d'après ce que j'ai pu voir au cours de ces trois dernières années, que nous avons réalisé des progrès.

M. Steeves: Je crois qu'il a été recommandé que le gouvernement fédéral ne fournisse pas d'argent pour l'amélioration de l'infrastructure si les provinces ne suivent pas le mouvement. Il me semble que ce serait là une mesure de sécurité rétrograde. Nous essayons d'accroître la sécurité des routes et la seule façon de le faire est de les reconstruire. Or, selon la recommandation, si les provinces n'agissent pas suffisamment vite dans le domaine de la sécurité, on va faire autre chose, qui n'a rien à voir avec l'amélioration de la sécurité. À mon avis, il semble y avoir une contradiction dans cette recommandation.

Le président: Le document que vous nous avez soumis montre très clairement que la province du Nouveau-Brunswick envisagerait favorablement d'utiliser des lignes secondaires. Pour mettre en place un tel système dans votre province, comme dans d'autres, il faudrait harmoniser les dispositions législatives entre la province et le gouvernement fédéral. Avez-vous, au Nouveau-Brunswick, un projet de loi qui permet aux exploitants de lignes secondaires d'offrir leurs services dans la province? Dans le cas contraire, avez-vous l'intention d'adopter rapidement d'une telle loi, ou préféreriez-vous modifier la loi existante?

M. Lee: Nous serions certainement prêts à examiner de très près afin la possibilité d'exploiter des lignes secondaires dans la province. Et nous espérierions aussi que le gouvernement fédéral participe très activement à cette démarche.

[Texte]

The Chairman: Thank you, gentlemen. As has previously been pointed out, your representations are always welcome here. They are informative and helpful, and we thank you for your appearance and your efforts.

Mr. Lee: Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to be here.

The Chairman: Our next witness is from Brookville Transport. Mr. Richard Oland, the president of that firm, will be making the presentation.

Welcome, Mr. Oland, to the proceedings of the standing committee as we continue our deliberations on the National Transportation Act Review Commission report. We particularly look forward to your submission today, because in Saint John I believe you are the only representative from the private sector who has indicated an interest in appearing before the committee. So we look forward to your comments.

• 1145

Mr. Richard Oland (President, Brookville Transport Limited): Thank you, Mr. Chairman. I'd like to say a little bit about Brookville Transport. It's a privately owned company. I operate it on a day-to-day basis. It's a truckload carrier that operates rail, with piggyback, and trucks over the road.

I wanted to appear before you today because I would like you to look to the future. I think formulating policy at the government level requires you to look to the future and see what the implications are and where we are. The question is the role of government in a global economy and where you should be. I think it's important that you look at the role of government in the past and whether that is the role for the future.

In the past the government has not only been the regulator but the provider of services, and it would be my strong opinion, coming from the private sector, that the government's role should be referred to only as a referee or a regulator, not necessarily a provider. I think free market forces, which will make this country competitive in a global economy, require the speed and diligence of the private sector, and I think they can do a much better job. This has to do with things like airports, ports and transportation networks such as rail and air, and I think this is a major step.

If I can say anything to this committee, it is that we should let market forces prevail. I think that's important. Any program the federal government has that relates to transportation should be equally applied to all modes so that market forces can achieve that.

So that's a general statement from the private sector. From our company's perspective, we think this would be the important thing. We are quite familiar with the existing fiscal problems in North America and the role of government. We feel part of the solution to that fiscal problem is to make us competitive in the world, and changes will have to be made in the way we ran things in the past.

Within the Atlantic region I have a number of current issues. In accepting the future, there is no question that we've heard a lot today about rail line abandonment. I don't necessarily want to comment on that, other than stating that the

[Traduction]

Le président: Merci, messieurs. Comme on l'a déjà fait remarquer, vos déclarations sont toujours les bienvenues ici. Elles sont instructives et utiles, et nous vous remercions de vos efforts et de vos témoignages.

M. Lee: Merci, monsieur le président, de nous en avoir offert la possibilité.

Le président: Notre témoin suivant représente Brookville Transport. M. Richard Oland, qui en est le président, fera une déclaration.

Soyez le bienvenu, monsieur Oland, au comité permanent qui poursuit ses délibérations sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Nous attendons votre déclaration avec un intérêt tout particulier, car je crois qu'à Saint John, vous êtes le seul représentant du secteur privé à avoir exprimé le désir de comparaître devant notre comité. Nous attendons donc vos remarques avec impatience.

M. Richard Oland (président, Brookville Transport Limited): Merci, monsieur le président. Je voudrais vous dire quelques mots au sujet de *Brookville Transport*. C'est une entreprise privée dont j'assure la direction courante, une société de transport combinée qui pratique le ferroutage et exploite des camions.

Je voulais comparaître devant vous aujourd'hui, car je souhaiterais que vous jetiez un regard vers l'avenir. Je crois que lorsqu'on élabore une politique à l'échelon gouvernemental, il faut considérer l'avenir, savoir où on en est et déterminer les conséquences de cette politique. La question qui se pose a trait au rôle du gouvernement dans une économie globale et à la place que nous devrions y occuper. Je crois qu'il est important que vous considériez le rôle joué par le gouvernement dans le passé et que vous décidiez s'il devrait être le même à l'avenir.

Autrefois, le gouvernement ne jouait pas seulement un rôle de réglementateur, mais aussi de fournisseur de services, mais moi qui appartiens au secteur privé, je suis convaincu qu'il devrait s'en tenir à un rôle d'arbitre ou de réglementateur, mais pas nécessairement à celui de fournisseur de services. À mon avis, les forces libres du marché, qui rendront ce pays compétitif au sein d'une économie mondiale, exigent la rapidité et la diligence du secteur privé qui, à mon sens, est capable de faire un bien meilleur travail. Je parle là des aéroports, des ports et des réseaux de transport par rail et par air, et je crois que cela constitue un grand pas en avant.

S'il y a une chose que je voudrais pouvoir dire à ce comité, c'est que nous devrions laisser agir les forces du marché. Cela me paraît important. Tout programme fédéral dans le domaine des transports devrait s'appliquer également à tous les modes, de manière à ce que les forces du marché puissent agir.

J'exprime là l'avis général du secteur privé. Du point de vue de notre société, ce serait également très important. Nous connaissons bien les problèmes financiers actuels en Amérique du Nord et le rôle du gouvernement. Nous estimons qu'une partie de la solution à ces problèmes est de nous rendre compétitifs dans le monde, et pour cela, il faudra revoir la manière dont nous avons fonctionné dans le passé.

Un certain nombre de problèmes se posent actuellement dans la région de l'Atlantique. À propos de l'avenir que nous devons accepter, on nous a certainement beaucoup parlé aujourd'hui de l'abandon de voies ferrées. Je dirai simplement à

[Text]

reason that has happened is because of market forces. It has not been because of government policy; it has been because of market forces. Rail no longer is competitive. What happened is that 15 or 20 years ago rail could compete with trucks on a 300-mile haul. Today that number is as high as 1,500 or 1,600 miles, sometimes even as high as 1,800 miles. In other words, if rail and truck are running beside each other, the truck could compete with rail for up to 1,800 miles, and that's with rail running as efficiently as it can.

Both CNR and CP Rail have indicated substantial financial loss in trying to service the Atlantic region marketplace and compete with the trucking industry. I don't want to take sides in the marketplace because we use both rail and truck, but market forces should be the guiding principle of our transportation policy within the country, and we take a strong position in that regard.

As a result of this change, we need the infrastructure. If you look at the autoroutes in Europe, the interstate highway system in the United States, the highway system in central and western Canada and then the highway system in Atlantic Canada, you will see that we're in the 1950s and 1960s. Economic forces have forced us to road, but we need the roads. Trucks take a long time to start and they take a long time to stop. They like to cruise at a constant speed of 55 to 60 miles an hour. That's where they're safest. And with unobstructed traffic they can do the best job.

We are very pleased with yesterday's announcement of the Atlantic express route, which would enhance roads from Moncton to the New Brunswick-Quebec border. We're very pleased and hopeful the causeway agreement will be announced in P.E.I., because we think that will be of benefit to the economic development of the region. I think these are very important things. We're also very pleased with the provincial and federal government position on building the road to St. Stephen, because, as you know, the traffic routes in this country have switched from east-west to more north-south. I think that's an important thing, and our road structure has been built accordingly.

• 1150

I'm looking at a number of issues, though, that will affect this development in future. I'd like you to consider them as well. One has to do with Marine Atlantic.

Part of the appendix I submitted indicates the specific rates for Marine Atlantic between Saint John and Digby. With the growing north-south trade and servicing the valley of Nova Scotia, the Digby board has played an integral part of the transportation system. Rather than driving all the way around from Saint John to Moncton to Halifax and back down into Yarmouth or to Digby, the boat has provided an integral method of transportation.

[Translation]

ce sujet que cette situation a été créée par les forces du marché, et non par la politique gouvernementale. Les transports ferroviaires ne sont plus compétitifs. Il y a 15 ou 20 ans, ils pouvaient soutenir la concurrence des camions sur un parcours de 300 milles. Aujourd'hui, nous avons affaire à des parcours de 1 500 milles ou 1 600 milles et parfois même, 1 800 milles. Autrement dit, les camionneurs peuvent faire concurrence aux chemins de fer sur des parcours allant jusqu'à 1 800 milles, même lorsque les trains fonctionnent au maximum de leur efficacité.

Le CN et le CP ont déclaré avoir subi des pertes financières importantes lorsqu'ils ont essayé de desservir le marché de la région de l'Atlantique et de faire concurrence à l'industrie du camionnage. Je ne veux pas prendre position puisque nous utilisons le rail et la route, mais les forces du marché devraient être le principe directeur de notre politique du transport au Canada, nous en sommes convaincus.

À cause du changement de la situation, nous avons besoin d'infrastructures. Si vous considérez les autoroutes en Europe, le réseau d'autoroutes inter-États-Unis, le réseau de routes dans le Centre et l'Ouest du Canada et le réseau routier du Canada Atlantique, vous constaterez que nous en sommes encore à l'époque des années 1950 et 1960. Les forces économiques nous ont contraints d'utiliser les routes, encore faut-il en avoir. Les camions sont lents à démarrer et à s'arrêter. Ce qui leur convient, c'est une vitesse de croisière constante de 55 à 60 milles à l'heure. C'est à cette vitesse qu'ils sont les plus sûrs, et c'est quand il n'y a pas d'obstacle à la circulation qu'ils sont les plus efficaces.

Nous sommes très satisfaits de l'annonce faite hier au sujet de la voie express de l'Atlantique, qui devrait permettre d'améliorer les routes entre Moncton et la frontière qui divise le Québec et le Nouveau-Brunswick. Nous espérons qu'un accord sur la construction d'un pont sera annoncé à l'Île-du-Prince-Édouard, et nous nous en réjouissons, car nous pensons que cela contribuera au développement économique de la région. Je crois que ce sont là des choses très importantes. Nous sommes également très contents que les gouvernements provincial et fédéral aient décidé de construire la route conduisant à St. Stephen, car, vous le savez, le trafic, dans notre pays, qui se faisait autrefois d'est en ouest, se fait aujourd'hui beaucoup plus du nord au sud. Je crois que c'est un point important et que nos routes ont été construites en conséquence.

Je souhaiterais que vous examiniez, comme je l'ai fait, un certain nombre de questions qui auront une influence sur l'avenir. La première a trait à Marine Atlantique S.C.C.

L'annexe I qui vous a été présentée indique les tarifs pratiqués par cette société entre Saint John et Digby. Du fait de la croissance du commerce nord-sud et de la nécessité de desservir la vallée de la Nouvelle-Écosse, le conseil de Digby a joué un rôle fondamental dans le système de transport. Plutôt que de faire un grand détour pour aller de Saint John à Moncton, puis à Halifax, et de revenir ensuite à Yarmouth ou à Digby, le navire offrait un mode de transport simplifié.

[Texte]

It's interesting that in the transportation industry, rail, air and truck from 1987 to today, there's been as much as a 20% to 25% decrease in rates. Yet the example I've given you shows an annual increase of 7.5% by Marine Atlantic on that service.

It appears that Marine Atlantic—and we're not really sure why, but we always believed that boat was a profitable venture—even in 1991, in the worst recession in Canadian transportation history, had a 13.68% increase in the rate for trailers between Digby and Saint John. We happen to be one of the largest users of the system, moving thousands of trailers a year on it. It's almost made it now that it's cheaper to drive around than to use the boat, which is really unreal.

When you look at the amount of roads used and so on, the boat is an integral part of the system. All my concern, I guess, is whether the pie is being shared properly within the Marine Atlantic family. In other words, is the Digby boat being used to subsidize something else? It does seem that we have a monopoly operated as a crown corporation, without a judicial review for rating, operating, and it's able to pass on those rates when we're in a restrictive economy, trying to save money and be more competitive.

That's the first thing I'd like to raise regarding Marine Atlantic. The second point is that we could make Marine Atlantic more efficient in serving Atlantic Canadians by moving the boat from Sydney to Cape Tormentine that goes to Newfoundland. This could be a substantial saving for the transportation industry and for the people of the maritimes, specifically Newfoundland.

There's an additional 250 miles to drive from Moncton to North Sydney before you get on the ferry to go to Port aux Basques or St. John's. Those boats could come into Cape Tormentine, and there would be only 35 miles from Moncton to Cape Tormentine, and then go to Newfoundland. This would save the average Newfoundlander about \$400 a truckload, or 10% of their freight bill. It would also make Marine Atlantic more competitive in competing with container service out of Halifax into St. John's.

I realize there are political implications related to the locations in certain areas and how that system operates. But if we're looking at trying to become globally competitive in a free market, and we're trying to serve our industries to create the jobs, to make sure the freight gets to the marketplace as cheaply as possible, and that the consumers at the other end get the products there as cheaply as possible, that's an option that is not a big capital expenditure. It's a management decision. It would certainly help Atlantic Canadians. It's another point for your consideration.

Another item that's concerning our industry happens to be what we call route 185. Route 185 goes between Edmundston, New Brunswick, and Three Rivers, Quebec. This route joins Atlantic Canada to central Canada. Really, it's the major route.

[Traduction]

Il est intéressant de noter que dans le secteur des transports, les tarifs pratiqués par les sociétés ferroviaires, les compagnies aériennes et les entreprises de camionnage entre 1987 et aujourd'hui ont diminué de 20 à 25 p. 100. Pourtant, dans l'exemple que je viens de vous donner, Marine Atlantique a augmenté les siens de 7,5 p. 100 pour ce service.

Apparemment, cette société—et nous ne savons exactement pourquoi, mais nous avons toujours pensé que le transport maritime était une entreprise profitable—a, même en 1991, au cours de la pire récession de l'histoire des transports canadiens, augmenté de 13,68 p. 100 les tarifs pratiqués pour les semi-remorques entre Digby et Saint John. Il se fait que nous sommes un des plus gros utilisateurs de ce système qui transporte chaque année des milliers de nos semi-remorques. Nous en sommes au point où il est presque moins coûteux de faire le grand détour par la route que d'utiliser le navire, ce qui est vraiment invraisemblable.

Lorsque vous considérez l'utilisation des routes, etc., vous constatez que le navire fait partie intégrante du système. La question que je me pose, c'est de savoir si le gâteau est partagé comme il se doit entre les divers membres de la famille de Marine Atlantique. En d'autres termes, le navire de Digby est-il utilisé pour subventionner quelque chose d'autre? Nous avons apparemment là un monopole exploité comme une société d'État, dont l'activité et les tarifs ne sont soumis à aucun examen judiciaire, ce qui lui permet d'imposer des tarifs aussi élevés en cette période d'austérité où nous essayons d'économiser de l'argent et d'être plus compétitifs.

Voilà la première remarque que je tenais à faire au sujet de Marine Atlantique. La seconde est que nous pourrions en faire une entreprise plus efficiente au service des Canadiens de l'Atlantique en utilisant Cap Tourmentin plutôt que Sydney comme port d'attache du navire qui fait le service de Terre-Neuve. Cela pourrait constituer une économie substantielle pour l'industrie des transports et pour les gens des maritimes, en particulier ceux de Terre-Neuve.

Vous êtes obligés de faire 250 milles de plus par la route pour aller de Moncton à North Sydney afin d'y prendre le traversier qui va à Port aux Basques ou à St. John's. Ces navires pourraient venir à Cap Tourmentin, qui ne se trouve qu'à 35 miles de Moncton, et aller ensuite à Terre-Neuve. Cela économiserait au Terre-Neuvien moyens environ 400\$ par camion, soit 10 p. 100 du fret. Cela permettrait également à Marine Atlantique de mieux faire face à la concurrence du service de conteneurs entre Halifax et St. John's.

Je sais que le choix de ces endroits a certaines répercussions politiques et est également lié au fonctionnement du système. Mais si nous tenons vraiment à devenir compétitifs sur un marché libre mondial, et si nous essayons de servir nos industries de manière à créer des emplois et à faire en sorte que les marchandises parviennent sur les marchés de façon aussi économique possible, et au meilleur coût possible pour les consommateurs, la solution que je propose n'entraînerait pas de grosses dépenses de capital. C'est une décision de gestion. Cela aiderait certainement les Canadiens de l'Atlantique. Voilà un autre point qui mérite réflexion.

Autre sujet de préoccupation pour notre industrie, la route 185. Cette route relie Edmundston, au Nouveau-Brunswick, et Trois-Rivières, au Québec. Elle relie le Canada Atlantique au centre du Canada. C'est, en fait, la route principale.

[Text]

We have a problem on that route. Every spring we can only carry 42,000 pounds on that truck route. We have to reduce our freight hauls for six weeks of the year by 30% on that piece of road. There is no interest from the Quebec government to upgrade route 185. It's outside New Brunswick or Atlantic Canada's jurisdiction. It's what we call an artificial tariff barrier to the marketplace. It puts Atlantic Canadian goods at a disadvantage in central Canada because of this one route, route 185. They will not upgrade it or they politically or whatever say this road cannot stand the weight during spring rate restrictions; yet the road from Moncton to Fredericton or from Halifax or from St. John's to Port aux Basques and from Sydney to Moncton, Moncton to Fredericton, Fredericton to Edmundston is a fine road, but when you get to route 185 between Edmundston and Three Rivers, it isn't. It means we can haul 95,000 pounds in the summertime, 73,000 in the spring, and that's not the same case in New Brunswick and the rest of the provinces.

• 1155

What we have here is a situation where we have a road that is part of an interprovincial trade connection, much like the Atlantic expressway, where it's restrictive and it's hurting the development of trans-Canadian trade. I think it's important that we bring this issue out. There have been discussions with the Quebec government about this by the provincial government, but nothing to avail. If you're trying to bind this country together with trade, it's something you should take into consideration at the federal level and something should be done about it.

The fourth item has to do with fuel tax. I'm going to go a little bit into how much tax the trucking industry pays. As you may or may not know, each truck that we operate has to complete a fuel tax report every quarter and in some places every month as to how much fuel they purchased in each state and province, what miles per gallon they achieve and what taxes are owing to what state or what province in a net and credit basis. We have well over 400 trucks on the road and operate all over the U.S.A. and Canada.

This requires us to complete 100 applications. There's 48 states and 10 provinces. That's 58 applications every quarter—doing this computer calculation for all these taxes. If you're a Canadian corporation in the province of Quebec, you are now required to complete an individual application for each truck. In other words, we have 400 applications every quarter to fill out for the Province of Quebec and we have 57 applications completed for the rest of North America.

It happens that if you are a U.S. carrier, it doesn't apply; only to Canadian carriers. If we operated our company out of Bangor, Maine, we would have one application, but since we're in New Brunswick, we have 400 applications.

[Translation]

Elle nous pose un problème. Chaque printemps, les camions qui l'empruntent ne peuvent pas transporter plus de 42 000 livres de marchandises. Pendant six semaines de l'année, nous sommes donc obligés de réduire de 30 p. 100 notre chargement sur ce tronçon. Le gouvernement du Québec ne manifeste pas la moindre intention d'améliorer la route 185. Celle-ci se trouve en dehors de la juridiction du Nouveau-Brunswick ou du Canada Atlantique. Nous avons là ce que nous appelons un obstacle tarifaire artificiel à l'accès au marché. À cause de cette route 185, les marchandises de l'Atlantique sont désavantagées sur le marché du centre du Canada. Le Québec refuse de l'améliorer et, pour des raisons politiques ou autres, déclare que la route ne peut supporter des poids élevés pendant la période de restriction du printemps. Pourtant, la route de Moncton à Fredericton ou de Halifax ou St. John's à Port aux Basques, et de Sydney à Edmundston en passant par Moncton et Fredericton, est une belle route, mais ce n'est plus le cas lorsque vous atteignez la route 185 qui relie Edmundston à Trois-Rivières. Cela signifie que nous pouvons transporter 95 000 livres en été, mais 73 000 seulement au printemps, et que la situation n'est pas la même au Nouveau-Brunswick et dans le reste des provinces.

La situation est donc la suivante: nous avons une route qui fait partie d'une liaison commerciale interprovinciale, tout à fait comme l'autoroute de l'Atlantique, sur laquelle des restrictions sont imposées, ce qui nuit au développement du commerce transcanadien. Je crois qu'il est important que nous soulignons ce problème. Notre gouvernement en a discuté avec celui du Québec, mais sans résultat. Si vous voulez renforcer l'unité de notre pays grâce au commerce, c'est une question qui mérite d'être étudiée à l'échelon fédéral, car il est indispensable de faire quelque chose.

Le quatrième point concerne la taxe sur les carburants. Je vais maintenant vous parler un peu de ce qu'elle représente pour l'industrie du camionnage. Vous ne le savez peut-être pas, mais chaque camion exploité par nous doit remplir un rapport de taxe sur les carburants tous les trimestres et, en certains endroits, tous les mois, dans lequel on doit inscrire la quantité de carburant achetée dans chaque État et province, la consommation et les taxes dues à chaque État ou province sur une base nette ou à crédit. Nous avons plus de 400 camions sur la route qui parcourent tous les États-Unis et le Canada.

Cela nous oblige à remplir 100 formulaires de demandes. Il y a 48 États et 10 provinces. Cela représente 58 demandes tous les trimestres—et toutes ces taxes doivent être calculées sur un ordinateur. Si vous êtes une société canadienne ayant des activités au Québec, vous êtes maintenant tenus de remplir une demande pour chaque camion. Autrement dit, tous les trimestres, nous avons 400 demandes à remplir pour la province de Québec et 57 autres pour le reste de l'Amérique du Nord.

En revanche, si vous êtes un transporteur américain, cette obligation ne joue pas, elle ne vaut que pour les transporteurs canadiens. Si notre société était basée à Bangor, au Maine, nous n'aurions qu'une seule demande à remplir, mais comme nous sommes au Nouveau-Brunswick, nous sommes obligés d'en remplir 400.

[Texte]

The point I'm bringing out here is that this is another artificial trade barrier, and it's not my purpose and objective to be bashing here today, but the point is that nobody gains. Number 1, the carrier, the truck owner has to pay more for administration fees, and number 2, the government has to pay more for civil servants to collect that. Administratively, it must be a headache and there's no more gained. There's no more generation. The province makes no more money than Quebec, than Ontario.

We just don't understand why that would happen. I know it's not a federal matter, but I'm pointing out here today some of the matters that we meet on the street on a day-to-day basis that have an impact on making this country competitive in a global environment.

The second major issue has to do with the prologue to the *Freedom to Move* legislation put into effect January 1, 1988. I believe it was your committee's statement. The House of Commons Standing Committee on Transportation, issue 41, at pages 3 and 4 says:

The problem for us was to separate those cases where less regulation would lead to increased competition and greater efficiency from those cases where regulation would continue to be needed (or even increased) in order to prevent abuse of market power or the occurrence of undesirable types of competition.

We well understand that competition—the instrument through which *Freedom to Move* proposes to achieve new efficiencies in the transportation sector—does not always and inevitably lead to economic efficiency or socially desirable consequences. Like fire, competition should be the servant not the master.

Where a substantial degree of monopoly or oligopoly power continues to exist, the reduction of economic regulation may actually permit the monopolist or oligopolist to increase prices and decrease output to maximize his return to the detriment of society generally. In these cases, regulation will continue to be necessary.

We are also aware that in some cases regulation will continue to be needed to prevent competitors from attempting to achieve or to retain monopoly positions by predatory pricing. (Predatory pricing is the use of artificially low prices to drive competitors from the market or to prevent them from entering it.) Just as regulation needs to be retained (or enacted) to limit prices charged in monopoly situations, so here regulation is needed for anti-competitive practices intended to eliminate competition.

The reason I brought this forth is that when we made the same submission to the review on the national act, with the changes in the granting of licences and with the existing carriers, when the act was proclaimed in 1988, the guidelines developed by the federal minister for the granting of licences under deregulation had two very important clauses. It said that licences would not be granted if there was demonstrated price discrimination or likelihood of abuse of power. These were very

[Traduction]

Ce que je veux montrer ici, c'est qu'il s'agit là d'un autre obstacle artificiel au commerce et, bien que je ne sois pas venu ici aujourd'hui pour taper sur les autres, ce qui se passe, c'est que personne n'y gagne. Premièrement, le transporteur, propriétaire de camions doit, payer plus cher en frais d'administration, et deuxièmement, le gouvernement doit dépenser plus d'argent pour payer les fonctionnaires chargés de recouvrer la taxe. Sur le plan administratif, cela doit être un véritable casse-tête, sans aucun avantage car cela ne permet pas de générer plus d'argent. La province ne gagne pas plus que le Québec ou l'Ontario.

Nous ne réussissons pas à comprendre la raison de cette politique. Je sais que ce n'est pas une question qui relève des autorités fédérales, mais je tiens néanmoins à vous signaler aujourd'hui certains des problèmes auxquels nous sommes quotidiennement confrontés et qui nuisent à la compétitivité de ce pays sur le marché mondial.

La seconde question importante a trait au prologue à *Aller sans entraves*, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1988. Je crois que je titre là une déclaration faite par votre comité. Pour le point 41, aux pages 3 et 4, voici ce que dit le Comité permanent des transports à la Chambre des communes:

Notre problème était de séparer les cas où moins de règlements stimulerait la concurrence et l'efficacité, de ceux où les règlements continueraient à être nécessaires ou devaient même être renforcés pour empêcher les abus de pouvoir sur le marché ou la manifestation de types indésirables de concurrence.

Nous comprenons fort bien que la concurrence, qu'*Aller sans entraves* propose d'utiliser pour accroître l'efficacité du secteur des transports, ne donne pas toujours, ni nécessairement de bons résultats sur le plan économique et social. Comme le feu, la concurrence doit être notre revanche, et non notre maîtresse.

Bien que des monopoles et des oligopoles existent encore, la simplification de la réglementation économique permettra peut-être au monopoliste ou oligopoliste d'augmenter les prix et de réduire la production pour optimiser ses recettes au détriment de l'ensemble de la société. Dans de tels cas, des références continueront à être indispensables.

Nous savons également que, dans certains cas, des règlements seront encore nécessaires pour empêcher la concurrence de s'assurer le monopole des marchés en pratiquant des prix abusifs. Cette politique consiste à utiliser des prix artificiellement bas pour éliminer les concurrents du marché ou les empêcher d'y entrer. Au même titre qu'il faut conserver ou promulguer un règlement pour limiter les prix imposés dans des situations monopolistiques, il en faut pour neutraliser les pratiques anti-concurrentielles utilisées pour éliminer la concurrence.

La raison pour laquelle je cite cela, c'est que lorsque nous avons présenté les mêmes arguments à la Commission d'examen de la loi nationale, compte tenu des transporteurs existants et des changements dans l'octroi des licences, les lignes directrices qui ont été élaborées par le ministre fédéral pour l'octroi de licences dans le cadre de la déréglementation, lorsque la loi a été proclamée en 1988, comportaient deux clauses très importantes. La loi prévoyait qu'une licence ne serait pas

[Text]

important criteria that the minister put in the new Transportation Act because of this prologue. That's the only place I see it. This is the important thing here. In here they are saying we really don't want to have price discrimination or the likelihood of abuse of power or anti-competitive practices.

• 1200

It is my understanding that on the recent amendments to the act with regard to *Freedom To Move* legislation, where we remove the entry barriers now, those clauses are no longer in effect. In other words, a motor carrier now can price discriminate and can have likelihood of abuse of power, and on that basis there is no regulatory factor here, there is no insulation to protect your committee's position and standing of what I quoted earlier. I think it is a very critical issue, which you must address.

I guess that gets back to the government being a referee. That gets to the question of public interest. We, as motor carriers, are licensed by the federal government. We are considered a public utility and we must act in the public interest. In doing that, we must have no price discrimination nor allow anti-competitive practices.

I strongly recommend that this committee really look into this situation, because it is interesting in our trials and tribulations in this specific area over the years that we find the Competition Act does not play a role here. Although the act very clearly states that the service sector comes under the act, when you read the guidelines as outlined for predatory pricing and price discrimination under the act that have recently been issued, the service sector and industries like the industry we are in, in the transportation industry, are not included under the act. Therefore, to say that this is a Competition Act and not a transportation issue is really a cop-out, and you are not really solving the problem. You really have to look at it at your own level.

We have brought this issue to the attention of the National Transportation Agency and they have not really dealt with the issue. This was several years ago. That was because they were administering the subsidy act, which I believe may change.

The point here is that you as government have a role here to be referee. You can't have a soccer game without a referee. You can't write all the rules. You have to have some umpire to call that shot. I believe that if you want a competitive global economy and you want a competitive industry in this country, you have to allow those market forces to operate and you have to have a referee.

I believe that anything that's done in any way where there are anti-competitive practices should be dealt with severely and should be looked into. We do have examples of that, which I don't want to get into at this time, but I think we are talking about a philosophy here. If we're going to fulfil your principles, as you lay down this act, the question of price discrimination and likelihood of abuse of power or anti-competitive practices is something you should not allow in the industry.

[Translation]

octroyée s'il était prouvé qu'il y avait discrimination par les prix ou probabilité d'abus de pouvoir. À cause de ce prologue, les deux critères inclus par le ministre dans la nouvelle Loi sur les transports revêtent une grande importance. C'est le seul endroit où je les vois. C'est important, parce que cela dit bien clairement que nous ne voulons pas de discrimination par les prix, de possibilités d'abus de pouvoir ou d'agissements anti-concurrentiels.

Je crois comprendre que du fait des récentes modifications apportées à la loi dans le cadre de la réforme des transports recommandée par *Aller sans entraves*, ces clauses n'existent plus. Autrement dit, un camionneur peut maintenant pratiquer une discrimination par les prix et donner l'apparence d'un abus de pouvoir, sans qu'aucun règlement ne puisse être invoqué, sans qu'il n'existe de mécanisme pour défendre la position prise par votre comité, que je viens de citer. Je crois que c'est une question extrêmement importante et qu'elle exige une intervention de votre part.

Je crois que cela nous ramène au rôle d'arbitre du gouvernement et à la question de l'intérêt public. C'est le gouvernement fédéral qui octroie leur licence aux camionneurs. Nous sommes considérés comme un service public et nous devons agir dans l'intérêt public. Pour cela, nous ne pouvons pas pratiquer de discrimination par les prix ni autoriser d'agissements anti-concurrentiels.

Je recommande fortement au comité d'étudier la situation, car après toutes les tribulations que nous avons vécues au cours des années, nous nous apercevons maintenant que la Loi sur la concurrence ne joue pas dans ce domaine. Bien qu'elle dispose très clairement que ses dispositions s'appliquent au secteur des services, lorsque vous lisez les lignes directrices relatives à la pratique de prix abusifs et à la discrimination par les prix, qui ont récemment été rendues publiques, le secteur des services et les industries telles que la nôtre ne sont pas visés par la loi. Dire simplement qu'il s'agit d'une loi sur la concurrence et non d'une question de transport est en fait une échappatoire, et cela ne me permet pas vraiment de régler le problème. Il importe donc que vous étudiez vous-même la question.

Nous l'avons portée à l'attention de l'Office national des transports, qui n'a pas fait grand-chose. Cela remonte à plusieurs années. C'était parce qu'il administrait la loi sur les subventions qui, je crois, pourrait changer.

Ce qui importe ici, c'est que le gouvernement a un rôle d'arbitre à jouer. On ne peut avoir de match de soccer sans arbitre. On ne peut pas non plus écrire tous les règlements. Il faut toujours un arbitre pour prendre certaines décisions. Si vous voulez une économie mondiale concurrentielle et si vous souhaitez que l'industrie le soit également dans notre pays, il faut laisser jouer les forces du marché, et il faut un arbitre.

J'estime que tout agissement anti-concurrentiel devrait faire l'objet d'une enquête et être sévèrement puni. Nous en avons des exemples, que je laisserai de côté pour le moment, mais je crois qu'il s'agit là d'une question de principes. Si vous voulez que ces principes soient respectés, il faut que dans cette loi, la discrimination par les prix et la possibilité d'abus de pouvoir ou d'agissements anti-concurrentiels soit interdite.

[Texte]

Another issue that I would like to state... It's important when we discuss this rail issue that we realize some of the things that are happening in the long term in this country, as they affect transportation. I think this transportation committee should be aware that for the first 100 years of this country's development we lived with what was called the national policy. That was the policy of a railroad from the east to the west. The way we were going to bind and build this country was by making it trade. All our goals in this country were to lower transportation costs to achieve that goal. I would suggest that today we have gone the complete reverse, and this may have a detrimental effect on Canada's development. I am going to say how and why.

Today, one of my trucks pays \$29,690 in road taxes per year. That works out to \$13,000,600 which my little company pays into government coffers to run the trucks up and down the road. If the road taxes went to the roads, they'd be paved with gold in this country, there is no question. They haven't. The 4¢ federal excise tax that's paid to the federal government as part of fuel tax doesn't go back to the road.

• 1205

We know there's an emotional issue with regard to rail. It was the same in Atlantic Canada with the wooden ships. We realize that things move on, and we must press on and we must be positive. These are difficult times and we understand that, but we have to look ahead and not try to save the past if it isn't viable and economical.

What I'm suggesting here is that transportation has an important role in the economic development of the region. It's the grease that holds it together. The last thing we would want to do in this country is use it as a means of a sin tax, a tax to provide for other services that are not necessary and are going to slow up our economy.

Do you realize that my licence to truck today, and I want you to know that in this brochure—I have to carry a briefcase, but this is the amount of permits one of my trucks carries. There are 150 different documents here that have to be done. There's a fuel tax permit, there's the permit to operate, there's a liquor tax in some provinces. You wouldn't believe it.

Then you have the plates. There have to be 27 different plates on the truck. Not only that, you have to carry a complete book with the licensing authority and condition of licence and operating authority for Alberta, for Saskatchewan, for New Brunswick, for Ottawa, for Arizona, for Kentucky. In other words, that's what every driver has to take in his truck. If one of those things is out of line, it's a \$150 fine, and don't move until it's paid.

We start talking about trucks clogging highways. You know that several years ago they were trying to compare the McKay highway out here to the 401. Well, you're comparing an ant to an elephant. The trucking in Atlantic Canada, as far as the roads... there may be a lot of trucks on the road, but it's nothing compared to the rest of North America. We have to get into the 20th century or the 21st century, and I think it's important.

[Traduction]

Il y a une autre question dont je voudrais parler... Il est important, lorsque nous parlons des chemins de fer, que nous nous rendions compte de l'évolution à long terme des transports dans notre pays. Je crois que votre comité devrait savoir qu'au cours des cent premières années d'existence de notre pays, nous avons vécu avec ce que l'on appelait la politique nationale, dont l'objet était d'avoir une voie ferrée d'est en ouest. Pour unir et édifier notre pays, il allait falloir faire du commerce. Pour atteindre cet objectif, on faisait tout pour faire baisser les coûts du transport. À mon avis, nous avons, aujourd'hui, fait une volte-face complète, et cela pourrait nuire au développement du Canada. Je vais vous expliquer comment et pourquoi.

Aujourd'hui, un seul de mes camions me coûte annuellement 29 690\$ de taxes. Cela représente au total 13 000 600\$ que ma petite entreprise verse dans les coffres de l'État pour avoir le droit de faire circuler ses camions. Si ces taxes étaient utilisées pour l'entretien des routes, il est indiscutable que celles-ci seraient pavées d'or dans notre pays, ce qui n'est pas le cas. La taxe d'accise versée au gouvernement fédéral, qui fait partie de la taxe sur les carburants, n'est pas réinvestie dans l'entretien des routes.

Nous savons que la question des chemins de fer a tout un contenu émotionnel. C'était la même chose au Canada Atlantique à l'époque du remplacement des navires en bois. Nous savons bien que les choses évoluent, qu'il faut continuer à aller de l'avant et conserver une attitude constructive. Nous traversons une période difficile, nous le savons aussi, mais il faut regarder vers l'avenir et ne pas essayer à tout prix de préserver les méthodes du passé si elles ne sont pas rentables.

Ce que je veux dire, c'est que les transports ont un rôle crucial à jouer dans le développement économique de la région. La dernière chose que nous devrions vouloir dans notre pays, c'est d'imposer une sainte taxe, une taxe destinée à fournir d'autres services qui ne sont pas nécessaires et qui vont ralentir notre économie.

Savez-vous qu'avec ma licence de camionneur, et je veux que vous sachiez que dans cette brochure—je suis obligé d'avoir une mallette à cause de la quantité de permis exigés pour un seul de mes camions. Il y a 150 documents différents à établir. Il y a un permis de taxe sur les carburants, il y a un permis d'exploitation. Il y a une taxe sur les alcools dans certaines provinces. C'est incroyable.

Ce n'est pas tout; il y a les plaques minéralogiques. Il en faut 27 sur le camion, et en plus, vous êtes obligé d'avoir avec vous un carnet complet avec tous les documents d'octroi de licences et d'autorisation d'exploitation pour l'Alberta, la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick, Ottawa, l'Arizona, le Kentucky. Autrement dit, c'est tout cela que chaque chauffeur doit transporter dans son camion. Il suffit qu'un seul détail manque pour qu'on vous frappe d'une amende de 150\$; et il n'est pas question de redémarrer avant de l'avoir payée.

On commence à dire que les camions encombrant les routes. Vous savez qu'il y a quelques années, on essayait de comparer la route McKay, chez nous, à la 401. Autant comparer une fourmi à un éléphant. Le camionnage au Canada Atlantique, en ce qui concerne les routes... peut-être y a-t-il effectivement beaucoup de camions sur la route, mais ce n'est rien en comparaison du reste de l'Amérique du Nord. Il va bien falloir que nous entrons dans le XX^e, ou plutôt le XXI^e siècle; c'est important.

[Text]

I think the major thing I want to say here is that with regard to the highway's transportation system, you as government people using it as a means of raising tax dollars for many purposes is not going to help the economy, which is what you want the economy to do. You want the economy to turn around so that the profitable industries will pay taxes and you'll generate tax revenue to carry off your deficit.

Taxing transportation, to me, is counter-productive. I think \$30,000 a year is sufficient taxes to be paid. That's more than the driver driving the truck gets in salary, by the way. It actually works out that 18% of a truck freight bill is taxes, and that's significant, plus the bureaucracy behind it to maintain it.

In summary, I'm saying that government should be a referee, not a provider; that the market forces should work. I've raised some specific issues with regard to Marine Atlantic, route 185, and the bureaucratic Quebec fuel tax policy. I've discussed the issue of public interest, price discrimination, unfair competitive practices, and I've talked about the need not to tax one of the major matrices that allows Canadian goods to get to market and reverse.

Thank you very much. I'll entertain any questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Oland. We have some time left, so I'll ask Mr. Arseneault to lead off.

Mr. Arseneault: I'll be specific. With regard to the recommendation number 7... Do you have the recommendations in front of you?

Mr. Oland: No, which one is that.

Mr. Arseneault: It says:

We recommend that the Minister of Transport negotiate with the provincial governments to standardize operating and technical specifications affecting the trucking industry's efficiency.

The deadline is March 31, 1994. What's your feeling on that, and is the date realistic?

Mr. Oland: I think it's making a mountain out of a mole hill. We have the strongest safety regulations in Canada. They're much greater than the United States. We have up-to-date hours of work legislation. Our vehicles are all inspected on a regular basis. I'm not against safety; I'm for safety. I think that has to do more with bureaucratic aspects than actual reality.

• 1210

At the moment, the New Brunswick trucks are inspected under the New Brunswick standard, and the other provinces recognize that standard. All the other provinces recognize the New Brunswick standard, much as New Brunswick recognizes the Maine standard and the Texas standard. So it's really a bureaucratic thing if that hasn't been done, as far as I'm concerned. If all the Canadian standards are equal, what are we going to do, tell the Americans it has to be different? The thing here is, if we are accepting American standards and they're accepting ours, to me it's not a big issue.

[Translation]

Ce que je tiens surtout à dire, c'est que si le gouvernement taxe les transports routiers pour ramasser de l'argent et l'utiliser pour toutes sortes de choses, cela ne va pas aider l'économie, ce que vous voulez pourtant faire. Vous voulez qu'il y ait une relance de l'économie de manière à ce que les industries rentables paient des taxes qui vous permettraient de couvrir votre déficit.

À mon avis, taxer les transports va à l'encontre de l'objectif visé. Je crois que 30 000\$ par an, par camion, est largement suffisant. C'est plus que n'en gagne le chauffeur, cela dit en passant. En fait, les taxes représentent 18 p. 100 de la facture de fret, ce qui n'est pas rien, sans compter la bureaucratie pour administrer tout cela.

En résumé, j'estime que le gouvernement devrait assumer un rôle d'arbitre et non de fournisseur de services, que l'on devrait laisser jouer les forces du marché. J'ai évoqué un certain nombre de points précis: Marine Atlantique, la route 185, et la politique de taxe sur les carburants imposée par les bureaucrates de Québec. J'ai parlé de l'intérêt public, de la discrimination par les prix, des agissements anti-concurrentiels, et j'ai également dit qu'il ne fallait pas taxer si lourdement une des principales industries qui permettent l'acheminement des biens canadiens vers le marché et vice-versa.

Je vous remercie beaucoup. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Oland. Il nous reste un peu de temps et je vais donc donner la parole à M. Arseneault.

M. Arseneault: Je serai précis. À propos de la recommandation numéro 7... Avez-vous les recommandations devant vous?

M. Oland: Non, de laquelle s'agit-il?

M. Arseneault: Voici ce qu'elle dit:

Nous recommandons que le ministre des Transports négocie avec les gouvernements provinciaux afin de normaliser les caractéristiques d'exploitation, les caractéristiques techniques qui influent sur l'efficacité de l'industrie du camionnage.

L'échéance est le 31 mars 1994. Qu'en pensez-vous? Cette date est-elle raisonnable?

M. Oland: Je crois que l'on est en train de faire une montagne d'une taupinière. Nous avons le meilleur règlement en matière de sécurité au Canada. Il est beaucoup plus rigoureux qu'aux États-Unis. Nous avons une loi qui fixe les heures de travail. Nos véhicules sont tous inspectés à intervalles réguliers. Je ne suis pas opposé à la sécurité; j'en suis partisan. Je crois que tout cela est plus une question de bureaucratie que de situation réelle.

Actuellement, les camions du Nouveau-Brunswick sont inspectés dans le cadre de la norme du Nouveau-Brunswick et les autres provinces reconnaissent cette norme. Toutes les autres provinces reconnaissent la norme du Nouveau-Brunswick, tout comme le Nouveau-Brunswick reconnaît la norme du Maine et celle du Texas. Par conséquent, en ce qui me concerne, si cela n'a pas été fait, c'est juste une question de bureaucratie. Si toutes les normes canadiennes sont traitées de la même façon, que voulez-vous que nous fassions, dire aux Américains que dans leur cas, c'est différent? L'important est que, si nous acceptons les normes des États-Unis et qu'ils acceptent les nôtres, il n'y a pas vraiment de problème, de mon point de vue.

[Texte]

Mr. Arseneault: There have been a number of statements made in the report with regard to the state of your industry, your business, basically alluding to the fact it is in difficult times.

Mr. Oland: Yes.

Mr. Arseneault: The reason for that, according to the report here, and I'll read quickly a few statements just to give you the background:

Recession is the key factor in the Canadian trucking industry's recent decline in profitability.

Employment levels in the trucking industry appear to be much less related to regulatory reform than to the business cycle.

We conclude that the performance of the Canadian trucking industry will improve with economic recovery.

Mr. Oland: Basically, the answer to this whole issue is that the same thing happened in 1981 in the United States when there was deregulation.

When you have a number of protected...you can visualize. We were in favour of deregulation, and we were one of the few people who were in favour of deregulation. We wanted in, because it was a club, and the club charged the rates they could charge, the traffic-will-bear principles. Of course, they paid considerably higher wages because they were in an isolated situation, just like the union at an airport or air traffic controllers. It was the same situation.

The same thing happened in the United States. When you deregulated you allowed the market forces to play, and those that were inefficient have had difficulties. Those that were efficient have survived.

There was no question that at the same time there was a recession, and in a recession the transportation industry is cyclical. It's affected just the same as everybody else. But when the economy drops off there is less freight to move, and you have, at the same time, a whole lot of new entrants coming in, so you have excess capacity in the marketplace for the amount of material moved. Therefore, prices drop and the inefficient drop off.

The same thing actually happened in 1981 in the United States. We had our truckers' strike in Canada; they had one in the United States.

If you go back you'll find that Mr. Reagan allowed some major changes in the United States as a result of it. When the truckers went on strike in the United States in 1981, they went on strike for two or three days—bricks going over the bridges and into the windshields, and so on. He allowed 48-foot trailers to carry 80,000 pounds throughout all the United States. Connecticut would only take 65,000 pounds and this state would only take 42-foot trailers. He rationalized the American situation as an executive order at the top level, and the truckers went back to work and things got solved.

[Traduction]

M. Arseneault: Il y a dans le rapport un certain nombre de remarques concernant l'état de votre industrie, de vos affaires, laissant entendre que vous traversez une période difficile.

M. Oland: Oui.

M. Arseneault: D'après le rapport que nous avons ici, la raison de cet état de choses est la suivante, et je vais lire rapidement quelques observations juste pour vous rappeler le contexte:

C'est la récession qui est principalement responsable du récent déclin des revenus de l'industrie du transport routier au Canada.

Les fluctuations de l'emploi dans l'industrie du transport routier semblent beaucoup moins liées à la réforme des règlements d'application qu'au cycle économique.

En conclusion, la relance économique améliorera la rentabilité de l'industrie canadienne du transport routier.

M. Oland: Fondamentalement, on peut élucider cette question en se souvenant de ce qui est arrivé en 1981 aux États-Unis au moment de la déréglementation.

Lorsque vous avez un certain nombre d'entités protégées... vous pouvez imaginer ce que cela donne. Nous étions en faveur de la déréglementation, nous faisons partie du petit groupe qui appuyait cette mesure. Nous voulions avoir notre part du gâteau, parce que c'était un club, et que ce club appliquait des tarifs aussi élevés que possible, en suivant le principe selon lequel tout trafic doit rapporter. Bien entendu, il versait des salaires considérablement plus élevés parce qu'il était le seul à fonctionner de la sorte, tout comme le syndicat d'un aéroport ou les contrôleurs aériens. C'était la même situation.

La même chose s'est passée aux États-Unis. En déréglementant, vous permettez aux forces du marché d'entrer en jeu et les entreprises inefficaces se trouvent en difficulté alors que les autres survivent.

Bien sûr, à la même époque, il y avait une récession économique et, en temps de récession, l'industrie du transport traverse divers cycles. Elle est affectée de la même manière que tout le monde. Cependant, lorsque l'économie ralentit, il y a moins de fret à transporter alors qu'en même temps apparaissent toute une série de nouveaux intervenants; vous avez donc sur le marché un surplus de capacité par rapport aux marchandises à déplacer. Et c'est ce qui fait que les prix baissent et que les entreprises qui ne sont pas efficaces disparaissent.

C'est exactement ce qui s'est produit aux États-Unis en 1981. Il y avait eu, au Canada, une grève des chauffeurs de camion et il y en a eu une aux États-Unis.

Rappelez-vous ce qui s'est passé: à cause de cette grève, M. Reagan a autorisé des changements de fond. Lorsque les chauffeurs de camion se sont mis en grève aux États-Unis en 1981, la grève a duré deux ou trois jours—il y a eu des briques lancées par-dessus les ponts et dans les pare-brise, etc. Le président a autorisé les semi-remorques de 48 pieds à transporter des chargements de 80 000 livres à travers tous les États-Unis. Le Connecticut ne voulait autoriser que des camions de 42 pieds et des chargements de 65 000 livres. La situation a été rationalisée par une directive de l'exécutif émise par l'échelon le plus élevé de l'administration, les chauffeurs de camions sont retournés au travail et le problème a été réglé.

[Text]

There was no question that in the reorganization, as a result of deregulation, there were a lot of changes and upheavals. A lot of companies in the United States are not in business today. There were terminals that just closed and people laid off because they were all Teamster drivers, and so on.

So there is no question that when you deregulate an industry there are changes, and that's part of becoming efficient. If we're going to be competitive, worldwide and globally, then we have to have an efficient system and we have to let the market forces do it.

Mr. Arseneault: You speak about the government being a regulator and not a provider. Is this from your personal experience with regard to subsidies? Do you advocate that for all sectors of the economy?

Mr. Oland: I don't know whether the government can act quick enough to adjust to the business forces, and I realize that the government has a role in infrastructure. Starting Air Canada I think was a good idea, or Trans-Canada Airlines, but then they have to back out of it.

The problem with government is that sometimes hard business decisions aren't made because of the political impact they may have on the constituents.

I really think if we are going to be competitive worldwide and we're going to try to compete with the Asians and the Europeans and the Americans, the private sector has to play a major role, and as far as I'm concerned the government has to go along with it.

Mr. Arseneault: Thank you.

Mr. Angus: Mr. Oland, thank you very much for your presentation and the way in which you've presented yourself this morning.

I think you were here when I was raising the question with the Minister of Transportation for New Brunswick. Would you support a single Canadian operating authority as opposed to the provincial jurisdictions we have today? In other words, take the responsibilities back to the federal level for the administration of trucking?

• 1215

Mr. Oland: I think it's a wonderful idea. If you look at the cost of administering the acts with all the provinces, you'll see we have to go to ten provinces to get authorities and we have to buy plates in ten provinces. To me, I don't understand why this isn't done. In fact, I don't understand why I even have to have a licence to operate.

But if you're not going to have public interest. . . If you want to open a barber shop you have to get it licensed. The point here is that if you want to open a store, it's business, and we should let it go. I do believe, though, that if you're going to licence it, you must have the public interest, sure.

[Translation]

Il ne fait aucun doute que la réorganisation qui a suivi la déréglementation a entraîné de nombreux changements et de nombreuses perturbations. Bien des entreprises ont dû cesser leurs opérations, certains terminus ont tout simplement fermé et il y a eu des licenciements parce qu'il s'agissait dans tous les cas de chauffeurs de camions syndiqués, etc.

Par conséquent, lorsqu'on dérègle une industrie, il en résulte certainement des changements, mais cela fait partie de l'amélioration de l'efficacité. Pour être concurrentiels à l'échelle mondiale et de manière globale, il nous faut un système efficace et nous devons laisser les forces du marché l'imposer.

M. Arseneault: Vous donnez au gouvernement un rôle de régulateur et non de fournisseur de services. Est-ce que cela est dû à votre expérience personnelle des subventions? Pensez-vous que cela devrait s'appliquer à tous les secteurs de l'économie?

M. Oland: J'ignore si le gouvernement peut agir assez rapidement pour s'ajuster aux forces du marché et je suis parfaitement conscient du fait qu'il doit jouer un rôle en ce qui concerne l'infrastructure. C'était une bonne idée de mettre sur pied Air Canada, ou Trans-Canada Airlines, mais ensuite, il faut se retirer de l'affaire.

Le problème, dans le cas du gouvernement, c'est que parfois, des décisions commerciales difficiles ne sont pas prises à cause de leur incidence sur l'électorat.

Pour vous dire le fond de ma pensée, si nous voulons être concurrentiels à l'échelle mondiale et si nous voulons essayer de faire concurrence aux Asiatiques, aux Européens et aux Américains, le secteur privé doit jouer un rôle majeur et en ce qui me concerne, et le gouvernement doit suivre.

M. Arseneault: Merci.

M. Angus: Monsieur Oland, je vous remercie beaucoup d'être venu ce matin nous présenter votre point de vue de la manière dont vous l'avez fait.

Je pense que vous étiez ici lorsque j'ai soulevé cette question avec le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick. Seriez-vous en faveur d'une compétence fonctionnelle unique au Canada par opposition aux instances provinciales que nous avons actuellement? En d'autres mots, souhaiteriez-vous redonner aux instances fédérales la responsabilité de l'administration du transport routier?

M. Oland: Je pense que c'est une excellente idée. Si vous considérez ce qu'il en coûte pour gérer les diverses lois qui s'appliquent dans toutes les provinces, vous constaterez que vous devez vous adresser à dix provinces pour obtenir les autorisations voulues et que vous avez à acheter des plaques numérotiques dans dix provinces. En ce qui me concerne, je ne comprends pas pourquoi on ne fait pas ce que vous suggérez. En fait, je ne comprends pas pourquoi j'ai même besoin d'une licence pour exploiter mon entreprise.

Mais si l'on ne veut pas tenir compte de l'intérêt public. . . Si vous voulez ouvrir une boutique de coiffeur, il faut que vous obteniez une licence. Ce que j'essaie de dire, c'est que si vous voulez ouvrir un magasin, c'est d'un commerce dont il s'agit et vous devriez pouvoir agir comme bon vous semble. Toutefois, j'estime qu'à partir du moment où vous vous procurez une licence, vous devriez tenir compte de l'intérêt public, c'est sûr.

[Texte]

You can get one in the United States by just telefaxing someone called Sue with a written application. You don't have to appear before any hearing, and you get a licence within 48 hours.

Mr. Angus: In other words, if you can convince your banker to give you enough money to buy a truck, you're in business.

Mr. Oland: Correct.

Mr. Angus: That's one of the reasons we oppose deregulation from this side of the table.

Anyway, on page 1 of your written brief there's a paragraph that says:

Government today, because of fiscal responsibilities, must look strongly at privatization and get out of the provider of transportation services business with the exception of providing the base facilities such as infrastructure to make us world competitive.

Currently, the base infrastructure for air, road, and marine is publicly owned. Rail is not. In saying this, would you support the creation of a separate company to own and operate the rail beds, then rent out time and space to CP, CN, short-line railroads, British Columbia Rail, and so on?

Mr. Oland: I would think if it was a private company and privately funded, that would be a fine idea, but there wouldn't be any rails around. You would end up subsidizing.

Mr. Angus: What if it was a public company and any subsidies would go towards the provision of the basic rail network as opposed to a subsidy to move a particular commodity?

Mr. Oland: You have to look a little more broadly than the Canadian issue. You've got to look at the world and see what's happening.

The reason wooden boats were superseded by steel boats was because you could only build a wooden boat 350 feet long and, structurally, it couldn't be made any longer. The economies of freight required bigger ships, so they had to build steel ships because they were bigger than 350 feet. For the government to say it'll subsidize the wooden ships and then it'll keep them going is, to me, not the way to go.

Really, with respect to rail, the companies didn't pay for the land; they got it free. They got a lot of the benefits. Those railroad robber barons in this country had been around, and we're all aware of that and mustn't forget that. For us to turn around and bail them out is, to me, not the answer.

My company employs more than CAR does. I'm just saying that the truck industry—if you're talking about jobs, perhaps you're not going to be driving a train; perhaps you're going to be driving a truck. What we're talking about here is who hauls the freight. It's going to be the same, with more people in trucking. I can haul potash from the potash mine in Sussex to Saint John cheaper than CN is hauling it, but CN's moving it, and I can employ 65 people doing that and there are 6 working

[Traduction]

Vous pouvez obtenir une licence aux États-Unis tout simplement en envoyant une demande écrite par télécopieur. Vous n'avez pas à comparaître à une audience quelconque et vous obtenez une licence en 48 heures.

M. Angus: En d'autres mots, si vous pouvez convaincre votre banquier de vous donner assez d'argent pour acheter un camion, vous êtes en affaires.

M. Oland: C'est exact.

M. Angus: C'est l'une des raisons pour lesquelles nous nous opposons à la déréglementation de ce côté-ci de la table.

Bref, à la page 1 de votre mémoire, on trouve ceci:

Aujourd'hui, à cause de ses responsabilités fiscales, le gouvernement devrait sérieusement considérer la privatisation et l'abandon de son rôle de pourvoyeur de services de transport, sauf en ce qui concerne les installations de base, comme les infrastructures, afin que nous devenions concurrentiels sur le plan mondial.

Actuellement, l'État est propriétaire de l'infrastructure de base pour le transport aérien, routier et maritime. Ce n'est pas le cas en ce qui concerne les chemins de fer. Est-ce que l'orientation que vous préconisez dans votre mémoire signifie que vous appuyez la création d'une compagnie séparée qui serait propriétaire des voies ferrées et en assurerait le fonctionnement et qui louerait du temps et de l'espace à CP, au CN, aux lignes courtes, à British Columbia Rail, etc.?

M. Oland: Je pense que ce serait une bonne idée s'il s'agissait d'une compagnie privée, financée par le secteur privé. Mais nous n'aurions plus de trains. Vous finiriez par accorder des subventions.

M. Angus: Et s'il s'agissait d'une compagnie publique et que les subventions fussent accordées pour l'opération d'un réseau ferroviaire de base par opposition à des subventions accordées au transport d'un produit spécifique?

M. Oland: Il ne faut pas considérer la question uniquement du point de vue canadien. Il faut examiner ce qui se passe dans le monde.

Si l'on a remplacé le bois par l'acier dans la construction des bateaux, c'est parce que les bateaux de bois ne pouvaient mesurer que 350 pieds de long et que, du point de vue structurel, on ne pouvait pas en faire de plus longs. Il fallait de plus gros bateaux pour que le transport des marchandises se révèle rentable, et c'est la raison pour laquelle on a utilisé l'acier, car il permettait de construire des bateaux longs de plus de 350 pieds. À mon avis, il ne serait pas sage que le gouvernement subventionne les bateaux en bois pour les maintenir en exploitation.

En réalité, en ce qui concerne les chemins de fer, les compagnies n'ont pas payé le terrain; elles l'ont obtenu gratuitement. Et elles ont empoché une grande part des bénéfices. Nous sommes tous au courant des agissements de ces requins de l'industrie ferroviaire dans notre pays et nous ne devrions pas oublier cela. De mon point de vue, faire volte-face et venir à leur secours n'est pas la solution.

Mon entreprise emploie plus de gens que CAR. Je veux simplement souligner que l'industrie du transport routier—si vous voulez parler de perspectives d'emploi, il est plus probable que vous conduisiez un camion qu'un train. La question est la suivante: qui transporte les marchandises? L'industrie du camionnage occupe plus de monde. Je peux transporter de la potasse entre la mine de Sussex et Saint-John à meilleur prix que le CN, mais c'est le CN qui la transporte; je peux employer

[Text]

for CN. So if you're talking about job creation, trucking is going to create a heck of a lot more jobs than any rail line is.

Mr. Angus: Are you suggesting, though, that rail should be eliminated as a mode of transport?

Mr. Oland: No. I said in my brief and in my speech that there's no question that rail is a transcontinental vehicle. It's certainly going to be here for a long time, and in certain modes and certain aspects it certainly has a role. I would not ever want to say we should shut down the rail. All I'm saying is—

Mr. Angus: When you made the point about the ships, you gave us that impression.

Mr. Oland: No. I just said market forces should call the shots, that's all. In other words, if rail—I can't compete on loads to Vancouver or Edmonton or Calgary. That's rail traffic and they should have that. But let's not get in and fiddle with it. Let the market forces play. That's all I'm saying here.

I'm not against rail. I think it's an important part of transportation. Saint John needs rail here and I'm not against rail here in Saint John. But it's got to be there on its own, because it's not Dick Oland who decides who moves the freight; it's the shipper who decides. The traffic manager in XYZ company gets a rate from me and a rate from the railroad. Who's going to move it?

Mr. Angus: Only if he had a choice. If he's down to just trucking and there's no competition from another mode, then he has less choice.

• 1220

Mr. Oland: No. That's not true, because in the United States we've seen in all sorts of worlds that the railroads are not... They've taken all the sidings out of all of the little factories, so therefore you're into intermodal. You, the traffic man in Saint John, New Brunswick, or in Moncton or in Bathurst, have an option. Do you want to use intermodal or do you want to use a truck carrier? We do it every day, and in fact a lot of the truck carriers use intermodal. We use intermodal.

Mr. Angus: That's what I wanted to get to. What percentage of your movements are done in part by rail?

Mr. Oland: I would say 10%.

Mr. Angus: What are the barriers to not having a higher percentage of movement by rail—ability of the equipment, or the markets?

Mr. Oland: When they deregulated in the United States in 1981 they deregulated rail as well. In Canada we did not. They permitted what's called plan 2-1/2. I'm not sure whether you're aware of all this, but in the United States you can go to any

[Translation]

65 personnes à cette tâche et il y en a six qui travaillent pour le CN. Par conséquent, si vous parlez de création d'emplois, l'industrie du transport routier va créer sacrément plus d'emplois que n'importe quelle ligne de chemin de fer.

M. Angus: Suggérez-vous donc que l'on élimine le transport ferroviaire?

M. Oland: Non. Mais j'ai déclaré dans mon mémoire et dans ma présentation que le rail constituait sans aucun doute un moyen de transport transcontinental. Les chemins de fer vont continuer d'exister pendant encore très longtemps et ils ont un rôle à jouer, sous certaines conditions. Je ne songerais jamais à dire que nous devrions éliminer les chemins de fer. Ce que je veux dire. . .

M. Angus: Lorsque vous avez évoqué les navires, c'est l'impression que vous nous avez donné.

M. Oland: Non. J'ai simplement dit que les forces du marché devraient être déterminantes. En d'autres mots, si le transport par rail—pour le transport de marchandises jusqu'à Vancouver, Edmonton ou Calgary, je ne peux pas faire de concurrence. Cela appartient et devrait appartenir aux chemins de fer. Mais n'essayons pas de nous mêler de leurs affaires. Laissons intervenir les forces du marché. C'est tout ce que je voulais dire.

Je ne suis pas contre le transport ferroviaire. Je pense que c'est un élément important du système de transport. Saint-John a besoin d'une compagnie de chemin de fer et je ne m'oppose pas à ce qu'elle existe. Mais elle doit exister par elle-même, parce que ce n'est pas Dick Oland qui décide qui va transporter les marchandises; c'est l'expéditeur qui décide. Le directeur du transport de la compagnie XYZ obtient un tarif chez moi et un tarif de la compagnie de chemin de fer. Qui va transporter les marchandises?

M. Angus: Cela se passe uniquement lorsqu'il a un choix. Si la route est le seul mode de transport, il n'y a plus de concurrence et le choix est limité d'autant.

M. Oland: Non, ce n'est pas vrai, parce qu'aux États-Unis, nous avons vu de bien des manières que les chemins de fer ne sont pas... Toutes les voies d'évitement ont été supprimées des petites usines, par conséquent il faut un système combiné. Si vous êtes responsable du transport à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, ou à Moncton ou à Bathurst, vous avez le choix. Voulez-vous utiliser le transport combiné ou bien le transport routier? Nous faisons cela quotidiennement, et en fait, bien des transporteurs routiers font appel au système intermodal. Nous utiliserons ce système.

M. Angus: C'est à cela que je voulais en venir. Quel est le pourcentage de vos activités pour lesquelles vous utilisez en partie le chemin de fer?

M. Oland: Je dirais 10 p. 100.

M. Angus: Qu'est-ce qui s'oppose à ce que le pourcentage de la circulation ferroviaire soit plus élevé—l'équipement ou les marchés?

M. Oland: Lorsque les États-Unis ont pris des mesures de déréglementation en 1981, cela s'appliquait également aux chemins de fer. Ce n'est pas ce que nous avons fait au Canada. Les Américains ont autorisé un mode de fonctionnement appelé

[Texte]

railroad ramp and pick up a U.S. railroad trailer, load it and send it, have somebody unload it, and forget it. That doesn't happen in this country. There is no common user van allowed in the Canadian system. That's because the railroads didn't want it.

Mr. Angus: So the railways don't own that van?

Mr. Oland: That's right. Here I can put my van on the trailer and move it to Vancouver, but then I've got to load it back again. Or I could hire the railroad to move my freight on their van and then they load it back again. In the United States it doesn't work that way. They have what they call plan 2-1/2, which says I can use a third-party trailer. I can pick it up in Boston and I can load it, send it to California, and have somebody deliver it and return it to the ramp. Then somebody else in California, a small business out there can load it and send it maybe to Chicago. The Canadian system doesn't permit that.

Mr. Angus: That's an interesting concept.

The other concept that has been applied elsewhere in the world is a specialty truck train, on which not only can you put the trailer on, but the diesel as well, and the driver, and there's a special crew compartment. For a haul of 500 miles the truck driver is on the train. At the end of that journey he or she drives the rig off and does the delivery. Would that concept work in Atlantic Canada?

Mr. Oland: I don't really think so, and I don't know whether you'd be achieving anything because the truck could get there before the train got there. I think that would be a problem. I said that the break-even point was 1,500 to 1,700 miles. Why put the tractor and the driver there when you can put the trailer on the train and move it that way?

The other thing, too, is that the rail tracks in this country don't go necessarily the way the freight moves today. From here to Alexander, Virginia, you've got to go via Montreal to go by rail. When you go from Saint John, New Brunswick, to Philadelphia by truck, it's 14 hours. You'd be probably two weeks by rail, to be frank. That's not because rail is inefficient. It's because they've got to wait until they accumulate all those big trains—I'm not nailing the railroad—and then they've got to take them and switch them down the road. Meanwhile my truck has gone to the customer, picked up the load, and gosh he's been there 14 hours later.

You know what has happened in the United States. It's interesting. It is due to the interstate highway system and social development. Places like St. Louis and Chicago that had a built-in, captured market, are now trying to protect it. They were rail heads. Now the other areas in rural U.S.A. are growing because of the trucking industry. Industry doesn't have to locate in Chicago and St. Louis. It locates in other regions where it is probably more economically suitable to locate in order to be

[Traduction]

plan 2-1/2. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais aux États-Unis, vous pouvez aller chercher sur n'importe quelle rampe ferroviaire une remorque rail-route, la charger et l'envoyer, la faire décharger par quelqu'un d'autre et ne plus vous en occuper. Ce n'est pas ce qui se passe ici. Les fourgons à usage combiné ne sont pas autorisés dans le système canadien parce que les chemins de fer n'ont pas voulu qu'il en soit ainsi.

Mr. Angus: Donc, les chemins de fer ne sont pas propriétaires de ce fourgon?

Mr. Oland: C'est exact. Ici, je peux mettre mon fourgon sur la remorque et le transporter à Vancouver, mais il faut que je le recharge. Ou bien, je pourrais payer la compagnie de chemin de fer pour transporter mes marchandises dans son fourgon qu'elle aurait ensuite à recharger. Aux États-Unis, cela ne marche pas ainsi. Il y a ce qu'on appelle le plan 2-1/2, qui stipule que je peux utiliser une remorque appartenant à un tiers. Je peux aller la chercher à Boston, la charger, l'envoyer en Californie et demander à quelqu'un de livrer la cargaison et de remettre la remorque sur la rampe. Et de là, une petite entreprise californienne, par exemple, peut la charger et l'envoyer à Chicago, disons. Le système canadien ne permet pas cela.

Mr. Angus: C'est un concept intéressant.

Il y a en un autre qui a été appliqué ailleurs dans le monde et c'est celui du train camion spécialisé. Non seulement peut-on y charger la remorque, mais aussi le diesel ainsi que le chauffeur car il y a un compartiment pour l'équipage. Sur un trajet de 500 milles, le chauffeur de camion voyage en train. À la fin de cette partie du voyage, il prend le volant du tracteur-remorque et effectue la livraison. Est-ce que ce concept serait applicable dans les provinces maritimes?

Mr. Oland: Non, je ne pense pas et d'ailleurs, je ne sais pas si cela vous avancerait à grand-chose parce que le camion pourrait arriver à destination avant le train. Je pense que c'est cela qui ferait problème. J'ai mentionné que le seuil de rentabilité se situait entre 1 500 et 1 700 milles. Pourquoi déplacer aussi le tracteur et le chauffeur alors que l'on peut mettre la remorque sur le train et assurer ainsi le transport?

On devrait également mentionner autre chose: les lignes de chemin de fer de ce pays ne vont pas nécessairement dans le sens où se déplace le fret actuellement. D'ici à Alexander, en Virginie, si vous voulez faire le trajet en train, il faut passer par Montréal. De Saint-Jean au Nouveau-Brunswick à Philadelphie, c'est un trajet de 14 heures en camion. En train, cela prendrait probablement deux semaines. Ce n'est pas parce que les liaisons ferroviaires sont inefficaces, mais, et ce n'est pas une critique, il faut attendre de pouvoir accumuler les wagons, les transporter et un peu plus loin faire des transferts. Pendant ce temps-là, mon camion s'est rendu chez l'expéditeur, a pris le chargement et est arrivé à destination 14 heures plus tard.

Il s'est passé, aux États-Unis, quelque chose d'intéressant qui découle du réseau d'autoroutes qui relient les États ainsi que du développement social. Des villes comme St. Louis et Chicago avaient un marché naturel et déjà conquis qu'elles sont en train d'essayer de protéger. C'était des centres ferroviaires importants. Maintenant, par contre, les autres régions rurales des États-Unis se développent à cause de l'industrie du transport routier qui n'est pas forcée de s'établir à Chicago et à

[Text]

more efficient, because the trucks have allowed the necessary infrastructure to develop. Putting my trucks on trains and driving them—I could beat that now. Why would I send a truck all the way to Vancouver when I could hire a truck in Vancouver to make the delivery?

Mr. Crosby: Mr. Oland, you make some compelling and impressive arguments with respect to a number of matters. Let me deal first with the idea that's out there that the trucking industry doesn't pay its way in terms of support for the infrastructure that it utilizes. I gather you don't agree with that proposition at all. Do you want to add anything to that?

Mr. Oland: I don't think so. I just think that if you took all highway taxes, and all the taxes related to transportation for motor vehicles, add them up and compare them with the annual budget for road maintenance and capital construction, the streets could be paved with gold.

• 1225

One of the issues raised here asks why isn't the federal 4¢ excise tax being used for highway development? That's been one of the issues I'm sure you people have heard from other players.

Mr. Crosby: But this is in the face of reports, studies and so on, that would indicate otherwise.

You mentioned the role of government as regulator and not as provider. Then you talked about the areas of difficulty in relation to competition, specifically price discrimination and abuse of power. Would you have this problem area dealt with by a more general authority like the competition board?

Mr. Oland: There are no teeth in the Competition Act.

Mr. Crosby: I understand that. But you would want that change to be made so that—

Mr. Oland: I think transportation has a specialized nature. There's a Transportation Act and there's a National Transportation Agency. The act licenses the carriers, so therefore I would think that it would be best served in there. It's like a radio station. The CRTC is the regulator there.

You are the legislators. I've got a problem. Really, you probably know better how to solve that problem, but knowing—

Mr. Crosby: I don't think anybody has too much—

Mr. Oland: —about the Competition Act and the issues raised there—

Mr. Crosby: You would prefer to see it dealt with by the authority that has jurisdiction over transportation.

Mr. Oland: I would think if you were going to be licensed as a public utility, you should. If you're going to get a driver's licence you have to follow certain rules or you lose your licence, and if you're a carrier and you don't perform according to the conditions that the licence was given under, lift it. Then you won't have it and you can't truck any more. To me it's a very effective way of managing it, rather than trying to get into the courts, and litigation, and all that.

[Translation]

St. Louis. Elle s'établit là où il est probablement plus rentable de le faire parce que l'industrie du transport routier a permis le développement de l'infrastructure nécessaire. Mettre mes camions sur un train et terminer la partie du trajet par la route—je peux faire mieux que cela maintenant. Pourquoi enverrais-je un camion jusqu'à Vancouver si je peux en louer un dans cette ville pour assurer la livraison?

M. Crosby: Monsieur Oland, sur bien des points, votre argumentation est convaincante et impressionnante. Reprenons tout d'abord une idée que défendent certains et selon laquelle l'industrie du transport routier ne paie pas son dû pour maintenir l'infrastructure qu'elle utilise. Je crois comprendre que vous n'êtes pas d'accord avec ce point de vue. Voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

M. Oland: Je ne pense pas. Je dirais simplement que si vous preniez toutes les taxes de la voirie et que vous y ajoutiez toutes les taxes dont sont frappés les véhicules et qui ont trait au transport, et si vous compariez cela avec le budget annuel d'entretien et de construction des routes, les rues pourraient être pavées d'or.

Une des questions qui se trouve à être soulevée ici est celle de savoir pourquoi la taxe d'accise fédérale de 4c. n'est pas utilisée pour le développement de l'infrastructure routière? Je suis sûr que c'est une question que vous ont déjà posée les autres intervenants.

M. Crosby: Mais ceci va à l'encontre des rapports, études et autres, qui ne sont pas de cet avis.

Vous avez mentionné que le gouvernement devait avoir un rôle de régulateur et non de pourvoyeur. Vous avez ensuite abordé les problèmes liés à la concurrence, en particulier la discrimination par les prix et l'abus de pouvoir. Voudriez-vous que ce genre de problèmes soit du ressort d'une autorité aux compétences plus générales, telle que le tribunal de la concurrence?

M. Oland: La Loi sur la concurrence est impuissante.

M. Crosby: Je comprends cela. Mais vous voudriez que des changements soient apportés pour que. . .

M. Oland: Je pense que l'industrie du transport est assez particulière. On a la Loi sur les transports nationaux et un Office national des transports du Canada. Les permis sont délivrés aux termes de cette loi et c'est donc celle-ci qui doit primer, à mon avis. La situation est semblable à celle d'une station de radio, où l'organisme de réglementation est le CRTC.

Vous êtes les législateurs, et j'ai un problème. En réalité, vous savez probablement mieux que moi comment régler ce problème, mais sachant. . .

M. Crosby: Je ne pense pas que quelqu'un ait trop de. . .

M. Oland: . . . ce que je sais de la Loi sur la concurrence et compte tenu des questions soulevées ici. . .

M. Crosby: Vous préféreriez que le problème soit du ressort de l'autorité qui a compétence sur l'industrie des transports.

M. Oland: Je pense que si vous deviez être habilité comme service public, c'est comme cela que ça devrait être. Quand vous obtenez un permis de conduire, vous devez obéir certaines règles ou risquer de perdre votre permis; si vous êtes un transporteur, et que vous ne respectez pas les conditions de votre licence, qu'elle soit suspendue. Vous n'en aurez plus et vous ne pourrez plus faire de transport. C'est selon moi une façon très efficace de gérer les choses, plutôt que de recourir aux tribunaux, aux procès et ainsi de suite.

[Texte]

Mr. Crosby: You mentioned, as I understood it, that you could compete as a trucker against the railway up to 1,800—

Mr. Oland: That's right.

Mr. Crosby: —I forgot what you said, kilometres or—

Mr. Oland: Miles.

Mr. Crosby: Would this more or less, in your view—I know you can't generalize too much—mean that short-line railway operations would not enhance transportation?

Mr. Oland: Let me look at that in two ways. There are two answers to that question. If the short-line operation is to provide a need for a transcontinental link, I think there's a potential there. In other words, if you were talking about Sydney Steel, for example, trying to ship steel to Vancouver, and rail is certainly the way to go, then I think a short-line link has a role there.

The point here is that if it complements the existing market strength that the railroad has, I think it would be a positive thing. But to try to run a short-line rail line between here and Boston, on the other hand, would do a number of things that are very important, and I think you should consider them. One, it certainly wouldn't compete with truck between here and Boston, because I could beat that. All it's going to do is siphon away freight that could keep the economies of the Moncton line going to Montreal.

We have three lines out of Atlantic Canada and we probably only have an economy for one. I think it's important that we put our eggs in that basket and utilize it, because it's important for the region's economic development. Here's a trucker supporting the railroad, but the point is when you look at the global situation and you look at the Canadian economy, and you look at transcontinental freight and you see what rail can do, I think they're an integral part of it.

In answering the question I think you have to look at what the purpose is. If the branch line is to siphon away from the only Canadian route, then I question it. But the Sydney line isn't going to do that. I think the Sydney line has to be properly funded, and we have to ensure that it's necessary. Taking into consideration technological change, with piggyback and so on, I think there has to be an assessment made of whether the Sydney line traffic can be carried by piggyback or whether it actually needs the roads on the tracks. But assuming it's viable for rail, that's how I would answer it.

Mr. Crosby: You mentioned artificial trade barriers, and of course you mentioned the government has addressed interprovincial trade barriers. It had a proposal in the Charlottetown accord for that. Can you give me any insight—I don't want to put you on the spot—into the motivation behind some of the artificial trade barriers that you've experienced, like failing to improve the highway through Quebec, and the regulations that pertain to tax returns? Is there

[Traduction]

M. Crosby: Vous avez dit, si j'ai bien compris, que vous pouviez en tant que camionneur vous montrer concurrentiel par rapport aux chemins de fer jusqu'à 1 800. . .

M. Oland: C'est exact.

M. Crosby: J'ai oublié si vous parliez de kilomètres ou. . .

M. Oland: Il s'agissait de milles.

M. Crosby: Cela signifie-t-il en gros, selon vous—je sais qu'on ne peut pas véritablement généraliser—que des liaisons ferroviaires courtes ne seraient pas nécessairement un moyen d'améliorer le système de transport?

M. Oland: On peut voir les choses de deux façons, et il y a deux réponses à cette question. Quand l'exploitation d'une liaison courte complémente une liaison transcontinentale, je pense que cela peut s'avérer intéressant. Autrement dit, si la compagnie Sydney Steel voulait expédier de l'acier à Vancouver, et les chemins de fer sont certainement le moyen de transport approprié, je reconnaîtrais qu'une liaison courte aurait un rôle à jouer.

En réalité, si une liaison courte renforce la position des chemins de fer sur le marché, je pense que c'est une bonne initiative. En revanche, envisager l'exploitation d'une ligne de chemin fer d'ici à Boston, entraînerait plusieurs conséquences importantes sur lesquelles vous devriez vous pencher. La première, c'est que cette liaison courte ne serait certainement pas concurrentielle par rapport au transport routier. Une telle ligne ne ferait que s'approprier le marché de fret qui permet l'exploitation économique de la ligne de Moncton qui va jusqu'à Montréal.

Sur les trois lignes qui partent du Canada Atlantique, probablement une seule est rentable. Je pense qu'il est important que nous missions là-dessus, et qu'elle soit exploitée, car c'est important pour le développement économique de la région. Je suis un camionneur qui me retrouve à défendre les chemins de fer, mais le fait est que lorsque l'on envisage la situation globale, que l'on examine l'économie canadienne, le transport continental des marchandises et que l'on constate ce que les chemins de fer peuvent apporter, je pense qu'il faut reconnaître leur place dans le système.

Pour répondre à votre question, je dirais qu'il faut tenir compte de l'objectif recherché. Si la ligne secondaire aboutit à s'approprier le marché de la seule ligne canadienne, dans ce cas je me pose des questions. Toutefois, ce n'est pas ce que va faire la ligne de Sydney; je pense qu'elle doit être adéquatement financée, ce dont nous devons nous assurer. Compte tenu de l'évolution technologique, et de l'introduction du ferroutage et autres techniques, je pense qu'il faudrait évaluer si le trafic de la ligne de Sydney peut être rentabilisé grâce au ferroutage ou s'il est nécessaire d'avoir à la fois les routes et les rails. Toutefois, en présumant que ce soit viable pour les chemins de fer, c'est comme ça que je vois les choses.

M. Crosby: Vous avez mentionné les obstacles artificiels au commerce et vous avez bien sûr fait allusion au fait que le gouvernement s'est attaqué aux barrières commerciales interprovinciales. Il y avait une proposition à cet égard dans l'Accord de Charlottetown. Pourrais-je avoir votre opinion—et mon intention n'est pas de vous placer dans une situation embarrassante—au sujet des raisons sous-jacentes à ces obstacles commerciaux artificiels auxquels vous avez dû faire

[Text]

a government motivation there, or is this just some administrative thing?

• 1230

Mr. Oland: I'll tell you what I really think. All right?

Mr. Crosby: Okay, if you feel like it. Say whatever you want to say.

Mr. Oland: It's my considered opinion on the fuel tax issue that the Quebec truckers went on strike because they said that the carriers were ripping them off on the fuel tax. In other words, I prepare the fuel taxes for my owner/operators. We're a legitimate company. We do it properly. What was happening was that the licensed carriers that were licensed by the province were charging a fee to these independent owner/operators to fill out these tax returns. Therefore they passed a law and said, "No, no, no. Brookville can't fill out the forms any more. Each guy's got to do it himself." That's why the whole thing happened.

That was the wrong way to solve the problem. They should have said that you can't charge a fee to do this. What happens is that we end up having to do it anyway. What it is, is bureaucracy saying, "All right. There's a problem. How do we solve it?" Of course, the bureaucrats come up with, "Let's employ more people to solve the problem". That's how stupid it is.

Then you go to the politicians, and they only defend, you see. They're defending their staff—don't get me wrong—and this plan. They have bought all this computer equipment to do all this stuff, and it's just a nightmare. But the Americans came and said, "Well, fine. But we'll make all you Quebec truckers do that all over the United States." They said, "Oh, no, no." But the Canadians, wanting to be good partners, and as Canadians we are, said, "Oh well, we'll live with this with Quebec. We'll give them another one."

I've brought it up with the highway minister in this province of New Brunswick. The ministers of highways across the country brought this issue up. They've tabled it with Quebec and they're going to look at it. Meanwhile we're still completing the 400 forms every quarter. It's something you can't even automate because they give you preprinted forms. We have one girl who spends about four weeks every third quarter completing these forms for the Province of Quebec.

The point here is that there's no benefit gained other than wasting taxpayers' dollars. It's not an anti-Quebec thing. It's not that at all. It's just how things get conceived to create more jobs than are necessary to meet the objectives.

[Translation]

face, par exemple le mauvais entretien des routes au Québec, ou les règlements relatifs aux déclarations de revenus? Peut-on déceler une volonté politique derrière cet état de choses, ou s'agit-il simplement d'un problème d'administration?

M. Oland: Je vais vous dire le fond de ma pensée, d'accord?

M. Crosby: D'accord, allez-y, si vous voulez.

M. Oland: En ce qui concerne la question de la taxe sur le carburant, j'ai toutes les raisons de penser que les camionneurs québécois ont fait grève parce qu'ils ont prétendu que les transporteurs les volaient. Pour préciser, je prépare les rapports de taxes sur le carburant pour mon propriétaire. Notre compagnie fonctionne dans la légalité, et nous faisons les choses comme il faut. La situation était la suivante: les transporteurs qui étaient licenciés par la province faisaient payer un droit aux propriétaires indépendants pour remplir ces rapports d'impôt. On a donc passé une loi qui revenait à dire: «Non, non, non. Brookville ne peut plus remplir ces formulaires; chaque entreprise doit le faire séparément.» C'est ce qui a causé cette grève.

Ce n'était pas la bonne manière de résoudre le problème. On aurait dû dire que l'on ne pouvait pas faire payer pour ce service. Ce qui se passe maintenant, c'est que de toute façon nous finissons par le faire. Et c'est un cas typique de bureaucratie où l'on se demande comment résoudre un problème et où les bureaucrates répondent: naturellement, embauchons des gens pour trouver une solution. C'est à cette stupidité que l'on en arrive.

Quant aux politiciens, ils défendent le système. Ils défendent leur personnel, bien sûr, et le plan qui a été mis en place. Ils ont acheté tout cet équipement informatique pour faire le travail, et c'est un vrai cauchemar. Mais les Américains arrivent et disent: «Très bien, mais en ce qui concerne les camionneurs québécois, il faut qu'ils fassent cela aux États-Unis.» Ce à quoi ils ont répondu non. Mais les Canadiens, qui veulent se montrer bons partenaires, ce que nous sommes généralement, ont dit: «Tant pis, nous ferons ainsi en ce qui concerne le Québec. Nous céderons sur cet autre point».

J'ai évoqué cela avec le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick. Lui et ses homologues à travers le pays ont soulevé cette question et vont l'examiner avec le Québec. Pendant ce temps, nous remplissons toujours les 400 formulaires chaque trimestre. C'est quelque chose que l'on ne peut même pas automatiser parce que les formulaires sont pré-imprimés. Nous avons une personne qui passe environ quatre semaines à tous les trois trimestres à remplir ces formulaires pour le Québec.

Cet exercice ne rapporte absolument rien. C'est gaspiller l'argent des contribuables. Mes remarques ne sont en aucune façon dirigées contre le Québec. Ce n'est pas cela du tout. C'est simplement que cette manière de concevoir les choses aboutit à créer plus d'emplois que nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.

[Texte]

As far as the other question having to do with route 185 is concerned, it's my belief that there is no political motivation within. . . Well, New Brunswick said to Ottawa that we have to have federal money to assist us with the Atlantic expressway because it's not just New Brunswick using it. P.E.I. is using it. Newfoundland is using it. Nova Scotia is using it. Therefore it's an artery. It's a route that goes from A to B.

I don't know what the political motivation of Quebec is. Usually when provincial governments build a highway they try to meet provincial objectives. I don't know what votes you would get in Quebec by building a four-lane highway from Edmonston to Three Rivers. I think it's where a provincial political power base differs from the federal. It differs from what would fulfil a Canadian federal need, and that's the role the federal government should bring out.

The reason I'm raising this issue with your group is that, to me, it's an issue that should be addressed at the federal level because that brings the country together. I think that Quebec's motivation is only one of. . . New Brunswick would have the same motivation, and I think Nova Scotia, so I'm not being anti-Quebec here. What I'm suggesting here is that it has to do with federal transportation policy, which is why I brought up the issue.

Mr. Crosby: Your point is well taken. There has to be, really, some kind of federal authority to review complaints about trade barriers between provinces that might have a legitimate base or might not. It would be helpful to have that determination.

Mr. Oland: What you're doing is you're forcing trade north-south instead of east-west, which is detracting from what we're trying to build here, because trade will bind the country.

Mr. Crosby: That's a good point. I don't think it was really addressed in this report of the commission.

The Chairman: Mr. Oland, if Brookville Transport were in Quebec, would it be registering 400 forms?

Mr. Oland: Correct.

The Chairman: In other words, it's not an unfair trade practice from their perspective.

Mr. Oland: From Canadians' perspective.

The Chairman: Because they impose the same requirement on their truckers as they do on truckers in New Brunswick or Saskatchewan, or wherever they come from.

Mr. Oland: The only ones, and the Americans have the advantage.

The Chairman: Yes.

What sort of concern is there in the province of Quebec with reference to that? Obviously there has to be as much effort on the part of Quebec trucking companies to deal with that as was evidenced here today.

[Traduction]

En ce qui concerne l'autre question, portant sur la route 185, je ne crois pas qu'il existe de volonté politique à l'intérieur de. . . Le Nouveau-Brunswick a fait valoir auprès du gouvernement d'Ottawa qu'une aide financière fédérale était nécessaire en ce qui concerne l'autoroute atlantique parce que le Nouveau-Brunswick n'est pas le seul à l'utiliser. L'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse l'utilisent aussi. C'est une voie de communications qui va de A à B.

Je ne sais pas s'il existe une volonté politique au Québec. D'habitude, lorsque les gouvernements provinciaux construisent une autoroute, c'est pour tenter de répondre à des objectifs provinciaux. Je ne sais pas si le Québec appuierait la construction d'une autoroute à quatre voies entre Edmonston et Trois-Rivières. C'est une situation qui met en lumière combien les choses sont différentes lorsque le pouvoir décisionnel se situe au niveau provincial. Ce ne serait pas la même chose si l'on répondait à un besoin reconnu à l'échelle du Canada et du gouvernement fédéral. Et c'est là que les pouvoirs publics fédéraux devraient jouer un rôle.

La raison pour laquelle je soulève cette question devant votre comité, c'est que, à mon avis, cela relève de la compétence fédérale parce que cela permettrait d'unifier le pays. Je pense que les motivations du Québec représentent seulement une. . . Le Nouveau-Brunswick aurait les mêmes motivations, comme d'ailleurs la Nouvelle-Écosse, et mes remarques ne sont donc pas du tout anti-Québec. Je veux simplement faire remarquer que la question entre dans le cadre de la politique des transports du gouvernement fédéral, et c'est la raison pour laquelle je l'ai soulevée.

M. Crosby: Je prends bonne note de vos observations. Il est vrai qu'une instance fédérale quelconque devrait passer en revue les plaintes concernant les obstacles au commerce entre les provinces, qu'elles soient justifiées ou non. Il serait utile de prendre des mesures en ce sens.

M. Oland: Les conditions actuelles favorisent le commerce dans le sens nord-sud aux dépens des échanges est-ouest, ce qui est contraire aux objectifs que nous poursuivons, parce que le commerce unifiera le pays.

M. Crosby: Voilà un bon argument. Je ne pense pas que cela ait été traité dans le rapport de la Commission.

Le président: Monsieur Oland, si Brookville Transport faisait des affaires au Québec, est-ce que l'entreprise remplirait 400 formulaires?

M. Oland: Bien sûr.

Le président: En d'autres mots, de leur point de vue, il ne s'agit pas là d'une pratique commerciale inéquitable.

M. Oland: Du point de vue des Canadiens.

Le président: Parce qu'ils imposent les mêmes obligations à leurs camionneurs qu'aux camionneurs du Nouveau-Brunswick ou de la Saskatchewan, ou d'ailleurs.

M. Oland: Ce sont les seuls, et les Américains ont le dessus.

Le président: Oui.

Quelles préoccupations exprime-t-on au Québec à ce propos? Il est évident que les entreprises de transport routier du Québec doivent vouloir régler le problème avec autant de détermination, selon ce qu'on a entendu aujourd'hui.

[Text]

Mr. Oland: There doesn't appear to be, sir. There's no question that the parochial rules of provincial governments have a bearing on certain things. You take deregulation. The Province of Manitoba was the last one to deregulate, if you'll notice, from the Canadian scene, because they happen to be major employers of carriers of significance in that marketplace.

• 1235

I guess the Quebec carriers may think this is a great idea, because it will say people aren't going to bother to go to Quebec. So it means that in Quebec each individual truck has to have its own licence applied for and then they have to get another permit to buy fuel. It's very complicated. I guess if you live in Quebec and...

You see, I'm a New Brunswick carrier. Probably 40% of my miles are in New Brunswick, so I can live with it here, but if I were going to go to B.C. and had to go through all this, it wouldn't pay because it would be only 1% of my miles. The domestic carrier in the province where these regulations are doesn't really suffer; it's home base anyway, so it's not a disadvantage. It's only a disadvantage for interprovincial traffic.

The Chairman: Another what I consider to be a significant part of your brief and your representation here today was your concern about predatory pricing and how you feel that it's an important component that should be of grave concern to federal interests. Your comment was that you didn't really want to get into providing examples of that sort of thing. My only comment in that regard would simply be that if we do get to that point at some stage in our deliberations, it will probably be necessary for people such as you to be able to support the cases you would like to make.

Mr. Oland: We've already... yes, and we would do that. A case that we won has gone right to the Supreme Court. A licence was not granted based on those conditions, but the practice still continues. In other words, the licence was denied, but the carrier still operates. That's all been documented. I'd certainly be prepared, Mr. Chairman, to come and assist you in any regard.

The Chairman: Mr. Oland, I want to thank you very much for coming before the committee this morning. It's been a most thought-provoking and interesting submission. We touched on a number of issues, some of which had to do with the National Transportation Act Review Commission's report. Others, I think, we might like to take under future advisement. It's been very helpful. Thank you.

Mr. Oland: Thank you.

The Chairman: Somebody was questioning me a little earlier as to why the two-hour lunch break. Perhaps now they recognize why. In fact, we don't have a two-hour lunch break. We've got to be back here by 2 p.m., so I would ask committee members to keep that under consideration.

[Translation]

M. Oland: Cela ne semble pas être le cas, monsieur. Il est évident que les règlements protectionnistes des gouvernements provinciaux portent à conséquence dans certains cas. Prenez par exemple la déréglementation. Vous remarquerez que la province du Manitoba a été la dernière à déréglementer au Canada, du fait qu'elle se trouve à être un important employeur de grandes compagnies de transport sur le marché manitobain.

Je suppose que les transporteurs du Québec trouvent qu'il s'agit d'une bonne idée, parce que cela laisse présumer que les gens ne se donneront pas la peine d'aller au Québec. Cela signifie qu'au Québec chaque camionneur doit détenir sa propre licence et qu'il doit en avoir une autre pour acheter son carburant. C'est très compliqué. Mais je suppose que si vous habitez au Québec et...

Vous savez que je suis un transporteur du Nouveau-Brunswick. Je parcours probablement 40 p. 100 de mon kilométrage total au Nouveau-Brunswick, et je peux m'en satisfaire; mais si je devais me rendre en Colombie-Britannique et me plier à toute cette réglementation, ce ne serait pas rentable, puisque cela n'équivaldrait qu'à environ 1 p. 100 de mon kilométrage. Les transporteurs locaux des différentes provinces où ces règlements sont en vigueur ne sont pas véritablement handicapés; c'est leur base d'opération, et cela ne constitue pas véritablement un désavantage. Cela s'avère uniquement un désavantage quand il est question de trafic interprovincial.

Le président: Vous avez soulevé dans votre mémoire et dans votre exposé une autre question que je considère importante et qui concerne les pratiques de prix abusifs que vous considérez être un élément important qui devrait faire l'objet d'un sérieux examen par le gouvernement fédéral. Vous avez indiqué que vous ne souhaitiez pas véritablement donner des exemples de cas particuliers. Je dirais simplement que si nous en arrivons au cours de nos délibérations à aborder cette question, il sera probablement nécessaire que des gens comme vous puissent apporter des preuves à l'appui de vos allégations.

M. Oland: Nous avons déjà... oui, nous serions prêts à le faire. Nous avons déjà gagné une cause qui a été jusqu'à la Cour suprême. À cause de cela, on a refusé l'octroi d'une licence, mais ce genre de pratique se poursuit. Autrement dit, la licence n'a pas été accordée, mais le transporteur est toujours en affaires. Il y a des preuves à l'appui, et je serais tout à fait disposé, monsieur le président, à vous apporter ma collaboration.

Le président: Monsieur Oland, je tiens à vous remercier d'être venu comparaître devant le comité ce matin. Votre exposé a été à la fois stimulant et d'un grand intérêt. Nous avons abordé plusieurs questions, dont certaines se rapportaient au rapport de la Commission d'examen de la Loi nationale sur les transports. Pour certains autres points, cela vaudrait certainement la peine qu'ils soient à nouveau examinés dans le futur. Tout cela s'est avéré très utile, et je vous remercie.

M. Oland: Merci.

Le président: Quelqu'un m'a demandé un peu plus tôt pourquoi nous avons une pause de deux heures pour le déjeuner. Ils ont peut-être maintenant compris pourquoi. En réalité, nous n'avons pas deux heures pour déjeuner, puisque nous devons être de retour avant 14 heures. Je demande donc aux membres du comité d'en tenir compte.

[Texte]

[Traduction]

AFTERNOON SITTING

• 1409

The Chairman: I call the meeting to order.

Appearing as witnesses today are Elsie Wayne, Mayor of the City of Saint John; and Ralph Murray, Environment Commissioner and Transportation Director for the City of Saint John.

Welcome, Mayor Wayne, to the best little committee from the House of Commons. It's a pleasure to be in your city. As you will recall from a previous discussion, I promised you the Standing Committee on Transport, and here it is. We hope that your words today will give us a lot of encouragement with reference to the work we are doing. We feel confident that they will.

I see that your brief is lengthy. Unfortunately, your time is also constrained. I know you have very important visitors from other parts of the country visiting today. So I will ask that you proceed in the manner that you think is best. Then I'll ask my committee members to make comments or questions, as appropriate.

• 1410

Her Worship Mayor Elsie Wayne (City of Saint John): Thank you very much, Mr. Chairman, and I apologize for being a couple of minutes late. We do have the directors of the Royal Bank holding their national meeting here in our city. I wish I had known that Allan Taylor, the chairman and chief executive officer of the Royal Bank, is a member of the CP Rail board of directors also. He didn't tell me that before we ate our soup. He said he thought he might get indigestion, so he didn't.

Some hon. members: Oh, oh!

Ms Wayne: I want to welcome the best little committee of the House of Commons to the greatest little city in the east, Mr. Chairman. It is my pleasure to welcome you here today and to thank you for taking the time to come. We really appreciate it. We do some have some comments to make, and you do have my brief. I will summarize these comments. I won't read the whole thing.

On the first page is the background and the history of our city. It tells you why transportation is so important to us. We are situated on Atlantic Canada's eastern seaboard and the southern coast of the province of New Brunswick, 110 kilometres from the border of the United States of America.

I want to say to this committee that when you're looking at modes of transportation, you have to look at the quality of life that the modes of transportation generate in every area of Canada. If I am going out to sell the city of Saint John, I cannot sell the city of Saint John to business people unless I have all modes of transportation in place. They have to be there, and if we don't have that, then you have unemployment rates that skyrocket, and you, the people in the federal government, have to pick up on that quality of life and try to change it another way. So it is very important.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Nos témoins cet après-midi sont Elsie Wayne, maire de la ville de Saint John, et Ralph Murray, commissaire à l'environnement et directeur des transports pour la ville de Saint John.

Madame le maire Wayne, le meilleur petit comité de la Chambre des communes vous souhaite la bienvenue. C'est un plaisir d'être dans votre ville. Vous vous rappellerez que lors d'une discussion précédente, je vous avais promis la venue du Comité permanent des transports; eh bien, le voici. Nous espérons que ce que vous nous direz aujourd'hui sera fort encourageant pour nos travaux. Nous sommes convaincus que ce sera le cas.

Je constate que votre mémoire est long. Malheureusement, votre temps est limité. Je sais que vous recevez aujourd'hui d'importants visiteurs d'autres régions du pays; alors je vous demanderais de procéder de la façon que vous jugerez la plus appropriée. Je demanderai ensuite aux membres du comité de faire des observations et de poser des questions, selon le cas.

Son honneur le maire Elsie Wayne (ville de Saint John): Merci beaucoup, monsieur le président, et je m'excuse de ce retard de quelques minutes. En effet, les administrateurs de la Banque Royale tiennent leur réunion nationale ici dans notre ville. J'aurais bien aimé savoir qu'Allan Taylor, le président-directeur général de la Banque Royale, est également membre du conseil d'administration du CP. Il ne me l'a pas dit avant de manger son potage. Il a dit qu'il pensait avoir une indigestion, alors il ne l'a pas fait.

Des voix: Oh, oh!

Mme Wayne: Je tiens à souhaiter la bienvenue au meilleur petit comité de la Chambre des communes dans la plus merveilleuse petite ville de l'Est, monsieur le président. Je suis heureuse de vous souhaiter la bienvenue aujourd'hui et je vous remercie d'avoir pris le temps de venir ici. Nous vous en sommes vraiment reconnaissants. Nous avons effectivement certaines observations à faire, et je vous ai remis mon mémoire. Plutôt que de le lire entièrement, je vais vous le résumer.

À la première page on retrouve l'histoire de notre ville. On y explique pourquoi les transports sont si importants pour nous. Nous sommes situés sur la côte atlantique du Canada et la côte sud de la province du Nouveau-Brunswick, à 110 kilomètres de la frontière des États-Unis.

Je tiens à dire à votre comité que lorsque l'on examine les modes de transport, il faut tenir compte de la qualité de vie que ces modes de transport génèrent dans chaque région du Canada. Si je dois vendre la ville de Saint John, je ne peux la vendre à des gens d'affaires à moins que tous les modes de transport ne soient en place. Ils doivent être en place, et si nous n'avons pas cela, alors les taux de chômage montent en flèche, et vous, au gouvernement fédéral, vous devez alors essayer d'améliorer la qualité de vie. Cela est donc extrêmement important.

[Text]

As you will note, we service in our metropolitan area, 125,000 people, and our city is noted as a leading industrial community. It is the leading industrial community in eastern Canada. You know that we're building your frigates for you, and they're world-class frigates.

We are the head office of NB Tel. They are a leader in telecommunications. We have had people who have come here from Ottawa and said that they've looked all across Canada. Why should they come to Saint John, New Brunswick? It is because of NB Tel.

Baxter Foods Ltd. is Atlantic Canada's premier supplier of dairy products. Irving Paper is a world leader in the pulp and paper industry. We also have the largest oil refinery in Canada. We have Moosehead and Labatt's right in Saint John, as well as Simms, who ship their brushes all over the world. The Irving Oil family ship petroleum products throughout Atlantic Canada, Quebec, and the New England states.

In the transportation field, we are an international port, and a member of the Canada Ports organization. This past winter, if you had not had the CP Rail, which comes down through Sherbrooke, Quebec, into this city, what would have happened to the port of Quebec when the ice built up? The ice has built up many times, not just this past winter, and we have to substitute for the port of Quebec. When that happens, you have to make sure that system is in place.

The port boasts a state-of-the-art forest products terminal as well. Approximately 1 million tonnes of cargo was handled in 1993. We are also eastern Canada's premier potash-handling facility.

Historically, the port served as one of eastern Canada's winter ports. The St. Lawrence River ports traditionally closed from early December until later March or early April, until they got a subsidy. That is basically what they do receive. It is not part of the operation; it's a subsidy that they get, the same as we get a subsidy to get our product to market.

So Saint John became the eastern terminus for CP. As I've stated, just this past winter you had to use it again, and we benefited from over 100,000 tonnes of cargo.

Our Saint John port is served by both major railways. As you know, CP Rail has filed for abandonment of all their tracks east of Sherbrooke, Quebec. Right now there are 185 interveners that are coming before them, probably a larger number than ever before.

• 1415

Following the completion of the railway in the latter half of the 19th century, Canada quickly grew as the trade expanded east to west, and now we're back again with free trade. We've always worked across the border and we always will.

[Translation]

Comme vous le remarquerez, dans notre région métropolitaine, nous desservons 125 000 personnes, et notre ville est considérée comme étant une communauté industrielle importante. Il s'agit de la principale communauté industrielle dans l'Est du Canada. Vous savez que nous construisons vos frégates, et ce sont des frégates de catégorie internationale.

C'est à Saint John que se trouve le siège social de NB Tel. Cette société est un chef de file dans le domaine des télécommunications. Il y a des gens qui sont venus ici d'Ottawa et qui ont dit qu'ils ont cherché dans tout le Canada. Pourquoi devraient-ils venir s'installer à Saint John, au Nouveau-Brunswick? À cause de NB Tel.

Baxter Foods Ltd. est le premier fournisseur de produits laitiers dans la région de l'Atlantique. Irving Paper est un chef de file mondial dans le secteur des pâtes et papiers. Nous avons également la plus grande raffinerie de pétrole au Canada. Nous avons Moosehead et Labatt ici à Saint John, ainsi que Simms, qui expédie ses brosses dans le monde entier. La société pétrolière Irving Oil expédie ses produits pétroliers dans toute la région de l'Atlantique, au Québec et dans les États de la Nouvelle-Angleterre.

Dans le domaine des transports, Saint John est un port international et est membre de Ports Canada. L'hiver dernier, si nous n'avions pas eu le CP, qui vient dans notre ville en passant par Sherbrooke, au Québec, que serait-il arrivé au port de Québec lorsque la glace s'est accumulée? La glace s'est accumulée à plusieurs reprises, non seulement l'hiver dernier, et nous devons remplacer le port de Québec. Lorsque cela se produit, il faut s'assurer que le réseau ferroviaire est en place.

Nous sommes également très fiers d'avoir dans notre port un terminal à la fine pointe de la technologie pour les produits forestiers. Environ un million de tonnes de marchandises ont été manutentionnées en 1993. En outre, nous sommes le premier port dans l'Est du Canada pour la manutention de la potasse.

Par le passé, le port a été l'un des ports d'hiver dans l'Est du Canada. Traditionnellement, les ports du fleuve Saint-Laurent fermaient à partir du début de décembre jusqu'à la fin de mars ou au début d'avril, jusqu'à ce qu'ils reçoivent une subvention. C'est essentiellement ce que ces ports reçoivent. Cela ne fait pas partie du fonctionnement; c'est une subvention qu'ils obtiennent, tout comme nous obtenons une subvention pour amener notre produit sur le marché.

Donc, Saint John est devenu le terminus de l'Est pour le CP. Comme je l'ai dit, l'hiver dernier vous avez dû l'utiliser encore une fois, ce qui fait que plus de 100 000 tonnes de marchandises ont dû passer par notre port.

Notre port de Saint John est desservi par les deux principaux chemins de fer. Comme vous le savez, le CP a présenté une demande d'abandon de toutes ses voies à l'est de Sherbrooke, au Québec. À l'heure actuelle, il y a 185 intervenants qui ont demandé à être entendus, ce qui est sans doute un nombre beaucoup plus élevé que jamais auparavant.

Lorsque la construction du chemin de fer a été terminée au cours de la deuxième partie du 19^e siècle, le Canada s'est rapidement développé à mesure que le commerce se développait d'est en ouest, et aujourd'hui nous revenons encore une fois au libre-échange. Nous sommes toujours allés de l'autre côté de la frontière, et nous y irons toujours.

[Texte]

I have recently been appointed to a committee with the previous mayor of Boston. Mayor Flynn and I are co-chairing the fast-track committee, looking at that fast-track and Amtrak, moving her right into Saint John, which will take it up to Sherbrooke. So we have to have that CP line, there's no question about that.

Canada, like many other nations in the world, became entrapped in a government-controlled transportation system, which in many cases restricted the free enterprise and impeded Canada's ability to compete in the world marketplace. In the early 1980s the U.S. government enacted the Staggers Act, which had as the theme deregulation of the transportation industry, enabling carriers to compete without highly restricted federal regulation.

We were slow to react and it wasn't until 1987 that the reform of the NTA came into being. The act struck down many of the archaic regulations and "freedom to move" became an often-repeated phrase by the government and industry alike.

The act called for the Governor in Council to appoint one or more persons to conduct a review of the act, to be completed and tabled by the end of January 1993. The five-man commission has duly tabled the report, and with it the 56 recommendations of change. We're very pleased that this report has indeed been tabled.

The City of Saint John has concerns on a number of these recommendations, and I will speak to these at this time. The dilemma of a sound transportation system is tied to a number of forces, including a relatively small population and a vast area of natural resources: forest products, coal, potash, and agricultural goods. These are goods of relatively low value on the world market but hold much of our regional economic wealth.

Our ability to compete in world markets is directly attributed to our ability to deliver the goods on a timely and cost-effective basis. Much of our competitiveness is directly tied to government support, usually in the form of subsidies of one kind or another. And whether we like it or not, many regions of our country would be economic wastelands if transportation subsidies were not in place to bolster the Canadian goods.

Governments must be very careful not to upset a sometimes fragile economic balance, which could have irreparable impacts in a number of areas of Canada. Mr. Chairman, recently we went up to see Mr. Corbeil and Mr. Mazankowski with regard to the subsidy that we receive to get our products to market.

The government was considering a 30% decrease in that subsidy. But we were able to show them what would happen here when trying to get our product into the Ontario market, into other markets. Basically, you'd close out a number of businesses just like that, because they will not be able to compete.

[Traduction]

Récemment, j'ai été nommée à un comité avec l'ancien maire de Boston. Le maire Flynn et moi-même coprésidons le comité qui examine la voie express et Amtrak et la possibilité d'amener cette voie express jusqu'à Saint John et Sherbrooke. Donc, il ne fait aucun doute que nous devons avoir cette ligne ferroviaire du CP.

Le Canada, comme bon nombre d'autres pays du monde, s'est fait prendre au piège dans un réseau de transport contrôlé par le gouvernement qui, dans bon nombre de cas, restreint la libre entreprise et empêche le Canada d'être concurrentiel sur le marché mondial. Au début des années 80, le gouvernement américain a promulgué la Staggers Act, dont le thème principal était la déréglementation de l'industrie des transports, ce qui a permis la libre concurrence des transporteurs sans l'entrave d'une réglementation fédérale stricte.

Nous avons été lents à réagir, et ce n'est qu'en 1987 que la réforme de la Loi sur les transports nationaux est entrée en vigueur. La loi a éliminé bon nombre de règlements archaïques, et «aller sans entraves» est devenue une expression souvent utilisée par le gouvernement, tout comme par l'industrie.

La loi prévoyait la nomination par le gouverneur en conseil d'une personne ou plus pour l'examen de la loi, examen qui devait être terminé et déposé avant la fin de janvier 1993. La commission composée de cinq personnes a effectivement déposé son rapport, qui contenait 56 recommandations de changements. Nous sommes très heureux que ce rapport ait effectivement été déposé.

Saint John a des préoccupations concernant certaines de ces recommandations, et c'est ce que j'aimerais aborder maintenant. Le dilemme d'un réseau de transport solide est relié à un certain nombre de forces, notamment une population relativement peu élevée et une grande région de ressources naturelles: des produits forestiers, du charbon, de la potasse et des produits agricoles. Ce sont des produits qui ont une valeur relativement peu élevée sur le marché mondial, mais qui représentent la majeure partie de notre richesse économique régionale.

Notre compétitivité sur les marchés mondiaux est directement reliée à notre capacité de livrer les marchandises à temps et d'une façon rentable. Notre compétitivité est directement reliée à l'appui du gouvernement, habituellement sous une forme ou une autre de subventions. Que cela nous plaise ou non, bon nombre de régions dans notre pays ne pourraient se développer sur le plan économique s'il n'y avait pas de subventions pour le transport des marchandises canadiennes.

Les gouvernements doivent faire très attention de ne pas bouleverser un équilibre économique qui est parfois fragile, car cela pourrait avoir des conséquences irréparables pour bon nombre de régions au Canada. Monsieur le président, récemment nous sommes allés rencontrer MM. Corbeil et Mazankowski au sujet de la subvention que nous recevons pour amener nos produits sur le marché.

Le gouvernement envisageait de réduire cette subvention de 30 p. 100. Nous avons cependant réussi à leur démontrer ce qui arriverait lorsque nous tenterions de faire parvenir notre produit sur le marché ontarien et sur d'autres marchés. Un très grand nombre d'entreprises feraient alors faillite, car elles ne pourraient être concurrentielles.

[Text]

I received a letter from Mr. Corbeil dated April 26, telling me that they...now it's 5% total that's cut for this year. They're not saying they're not going to look at it again, but for this year... We were able to present to them the economies of scale of what really happens when you do these things. Why pay all these men unemployment or welfare? Why not keep them working, because it's cheaper in the end?

They looked at it, they assessed it, and they have changed their minds. This applies to just about everything that we're saying with regard to this first recommendation. It really is a concern of ours.

Recommendation 1 recommended that the federal cabinet, under section 63.1 of the NTA 1987, actively pursue the passage of regulations promoting access for persons with disabilities. We agree with this and we compliment you on this. But we also would ask you to take a look at your population across this nation. Our seniors are going to have a most difficult time if there is not accessibility for them, for all modes of transportation.

We concur with your recommendations 2, 3 and 4. Each of these recommendations deals with safety, the paramount factor in the NTA 1987. It is of the utmost importance at all levels of government to ensure that whatever they do, they must not compromise safety.

• 1420

Recommendation 5 recommended that the Minister of Transport appoint a senior representative to chair a working group to resolve, expeditiously, the inconsistencies of regulation, interpretation, and enforcement respecting safety aspects of extraprovincial trucking. Also, recommendation 7 recommended that the Minister of Transport negotiate with provincial governments to standardize operating and technical specs affecting the trucking industry's efficiency, operating and technical standards for extraprovincial trucking to be administered by the provinces.

We would suggest that in agreeing to the appointment of a working committee to study safety, the mandate be broadened to cover also the items highlighted in recommendation 7 and that they would be done jointly, which includes issues of great concern to various levels of government. We feel the working committee should have representatives from the three levels of government as well as industry itself, and then all aspects would be there. I think when your report came back, you would have a report that covered and answered all the questions, and probably you wouldn't have to hear from people like me.

Recommendation 6 recommends that consideration of environmental matters not be addressed in the NTA 1987 but fall under environmental protection statutes of general application. For a number of reasons, we have a great deal of

[Translation]

J'ai reçu une lettre de M. Corbeil en date du 26 avril dans laquelle il me dit que... La réduction totale pour cette année est de 5 p. 100. Il ne dit pas s'il examinera la question de nouveau, mais pour cette année... Nous avons pu leur expliquer les économies d'échelle et ce qui se passe réellement lorsque l'on fait ce genre de choses. Pourquoi verser à tous ces hommes des prestations d'assurance-chômage ou d'aide sociale? Pourquoi ne pas les garder au travail, car en fin de compte cela coûte moins cher?

Ils ont examiné et évalué tout cela, et ils ont changé d'idée. Cela s'applique à pratiquement tout ce que nous disons par rapport à cette première recommandation. C'est une question qui nous préoccupe vraiment.

Dans la première recommandation, on recommande que le Cabinet fédéral, en vertu du paragraphe 63.(1) de la LTN 1987, poursuive activement l'adoption de règles favorisant l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes handicapées. Nous sommes d'accord avec cette recommandation, et nous vous en félicitons. Nous vous demandons cependant de regarder votre population dans tout le pays. Nos personnes âgées auront énormément de difficulté si elles n'ont pas accès à tous les modes de transport.

Nous sommes d'accord avec vos recommandations 2, 3 et 4. Chacune de ces recommandations porte sur la sécurité, le facteur le plus important dans la LTN 1987. Il est de la plus grande importance pour tous les paliers de gouvernement de s'assurer que, quoi qu'ils fassent, la sécurité n'est jamais compromise.

A la recommandation 5, on recommande que le ministre des Transports nomme un haut représentant à la tête d'un groupe de travail chargé d'uniformiser rapidement la réglementation sécuritaire du camionnage extra-provincial, ainsi que son interprétation et application. A la recommandation 7, on recommande que le ministre des Transports négocie avec les provinces la normalisation des spécifications opérationnelles et techniques qui se répercutent sur l'efficacité du camionnage, des normes opérationnelles et techniques uniformes au transport routier extra-provincial, normes dont l'administration serait confiée aux provinces.

À notre avis, en acceptant la nomination d'un groupe de travail pour étudier la sécurité, on devrait élargir le mandat afin d'inclure également les points soulignés à la recommandation 7, et ces points devraient être étudiés conjointement, y compris les questions d'un grand intérêt pour les divers paliers de gouvernement. À notre avis, le groupe de travail devrait être composé de représentants des trois paliers de gouvernement ainsi que de l'industrie, afin que tous les intérêts soient représentés. Je pense que vous auriez alors un rapport qui répondrait à toutes les questions et que vous ne seriez alors pas obligés d'entendre des gens comme moi.

La recommandation numéro 6 recommande que les considérations environnementales ne soient pas spécifiquement abordées par la LTN 1987 et continuent à relever des lois d'application générale concernant la protection de

[Texte]

difficulty with this one. To suggest that environmental matters not be specifically addressed in the act is, to us, to shun our responsibility. If transportation is part of the environmental problem, then the act should play a role in establishing protective regulations, and it must be done.

We sit on the CUTA and we sit on a number of transportation boards at the national level. In Toronto they are trying to get people to use their bicycles to go to work. This is because of the environmental problems they have.

When you transport goods by the railway, you don't have the environmental problems that you have by loading your highways with all these trucks. So we really do have a problem with this. Automobiles and trucks are considered to be one of the leading causes of air pollution; aircraft, ships and rail locomotives are significant contributors. So we feel very strongly that you should be looking at this.

Recommendation 8 is with respect to abandonment of rail lines. In the NTA 1987 it states:

...be amended to permit federally regulated railways to discontinue railway line operations, whether through conveyance or abandonment, without being required to demonstrate financial loss or absence of public need. . .

You have a number of sections in this of which we have grave, grave concerns. We really do. And this one is the one that really concerns us.

Recommendation 8 is one of the most important ones to the city of Saint John at this time. As you are all aware, CP Rail has applied to the NTA to abandon a portion of CP Rail main line between Saint John and Sherbrooke, Quebec. The abandonment application has stirred municipalities, industries, and private citizens from many areas of Canada and the U.S. In excess of 185 interventions have been filed with the NTA; and in accordance with the NTA Act, sufficient cause has been shown for the NTA to hold public hearings, which are scheduled to be held in Saint John and Sherbrooke, commencing in mid-June.

The review commission has gone to considerable lengths to explain suggested methods for altering the abandonment process. The City of Saint John is of the opinion that the recommendations lack substance, which are empowered in the current act. The recommendations assume the NTA has the expertise to make logical and correct decisions on the viability of railways throughout Canada. It would also give the NTA the power to control the economic viability of the various regions of the country, and to us that is the most serious situation. We cannot buy that. It also assumes that the agency can or will make decisions completely free of any political pressure, or that the Governor in Council will override decisions of the NTA.

[Traduction]

l'environnement. Cette recommandation nous pose de nombreux problèmes, pour toutes sortes de raisons. Le fait de laisser entendre que les considérations environnementales ne doivent pas être spécifiquement abordées par la loi équivaut à notre avis à éviter ces responsabilités. Si le transport fait partie du problème environnemental, alors la loi devrait jouer un rôle pour établir des règlements en vue de protéger l'environnement, et cela doit être fait.

Nous sommes membres de l'Association canadienne du transport urbain et d'un certain nombre d'offices des transports à l'échelle nationale. A Toronto, à cause de tous les problèmes environnementaux, on essaie de convaincre les gens d'aller travailler à bicyclette.

Lorsque l'on transporte des marchandises par voie ferroviaire, on ne crée pas les mêmes problèmes environnementaux que lorsqu'on les transporte par voie routière avec tous ces camions. Cette recommandation nous pose donc vraiment un problème. Les automobiles et les camions sont considérés comme étant l'une des principales causes de la pollution de l'air; les avions, les navires et les locomotives contribuent à la pollution de façon importante. Nous sommes donc fermement convaincus que vous devriez revoir cette recommandation.

La recommandation 8 porte sur l'abandon des lignes ferroviaires:

...que la LTN 1987 soit modifiée de façon à permettre aux chemins de fer du ressort fédéral d'interrompre l'exploitation de voies ferrées, que ce soit par cession ou abandon, sans être tenus de démontrer leur caractère déficitaire ou l'absence d'utilité publique. . .

Il y a un bon nombre d'éléments dans cette recommandation qui nous préoccupent vraiment, et je vais vous expliquer pourquoi.

La recommandation 8 est l'une des plus importantes pour la ville de Saint John à l'heure actuelle. Comme vous le savez tous, le CP a présenté une demande à l'Office national des transports pour l'abandon d'une partie de la ligne principale du CP entre Saint John et Sherbrooke, Québec. Des municipalités, des industries, des citoyens d'un grand nombre de régions du Canada et des États-Unis ont réagi à cette demande. Plus de 185 interventions ont été déposées auprès de l'Office national des transports; et conformément à la Loi sur les transports nationaux, il a été démontré qu'il y avait une cause suffisante pour que l'office tienne des audiences publiques, audiences qui se tiendront à Saint John et à Sherbrooke à compter de la mi-juin.

La commission d'examen s'est donné beaucoup de mal pour expliquer les méthodes proposées pour modifier le processus d'abandon. La ville de Saint John est d'avis que les recommandations ne sont pas bien fondées, aux termes de la loi actuelle. Ces recommandations sous-entendent que l'Office national des transports a la compétence nécessaire pour prendre des décisions logiques et justes en ce qui concerne la viabilité des chemins de fer dans tout le Canada. Elles donneraient également à l'Office national des transports le pouvoir de contrôler la viabilité économique des diverses régions du pays, et, pour nous, c'est là le problème le plus grave. Nous ne pouvons pas accepter cela. On suppose par ailleurs dans cette recommandation qu'on pourra prendre des décisions en étant absolument libres de toute pression politique ou que le gouverneur en conseil pourra renverser les décisions de l'Office national des transports.

[Text]

[Translation]

• 1425

On the matter of conveyances, the recommendations appear to assume that railways own rights of way and, if abandoned, the NTA would assume ownership or dictate the ultimate use of the abandoned lines. In reality, much of the infrastructure in eastern Canada is not owned by the class-one railway companies but rather is under long-term lease. The CP Rail line, presently under abandonment application, is the point in question. We, the City of Saint John, own a portion of the line, as does the New Brunswick Railway. The conveyance of the portion of the line owned by the City of Saint John cannot in our opinion be conveyed, assigned or transferred without the authority of the city.

Recommendation 10: This is a recommendation with respect to facilitation of conveyance of railway lines; the general recommendations respecting all railway line conveyances, the procedure, the running rights and, in particular, the recommendations respecting short line conveyances. This recommendation deals with the conveyance of railway lines primarily to short line operators. We have had calls all the way from Washington, D.C., with regard to CP Rail abandonment. We've had governors, senators, people from municipalities come all the way from Washington. They are opposing this CP Rail abandonment. They have major concerns and so do we.

We know about short line operators. If a short line operator can't guarantee you that he is going to be here today and not gone tomorrow, then you have no way of guaranteeing to business people that they are going to have modes of transportation in place.

We are somewhat surprised that the review commission did not spend more time on the conveyance of lines to short line operators. The commission pointed out the lack of interest by Canadian entrepreneurs in short line railway operation. Therefore, it appears that the majority of the future development of this field will be in the hands of foreign operators, which might cause concern for governments at all three levels. Certainly the ones who have been calling us are all from the U.S.

It is important to municipalities that any short line operator prove financial viability, as well as guaranteeing the highest acceptable operational and safety standards. In many regions of Canada rail operations play a significant role, as I've stated, in the community economic development. This fact must be recognized by both the federal and the provincial government.

Although the City of Saint John has reservations about the short line operators, we are in agreement that any and all subsidies payable to the class-one operators should also be paid to the short line operators if they meet the standard service requirements.

Transportation subsidies are in place to assist regional development and international trade, and as such they should be available to any commercial carrier.

En ce qui concerne les cessions de lignes, dans ces recommandations, il semble que l'on suppose que les chemins de fer sont propriétaires des droits de circulation et que si une ligne est abandonnée, l'Office national des transports en deviendrait propriétaire ou dicterait l'utilisation ultime des lignes abandonnées. En réalité, la majeure partie des structures dans l'Est du Canada n'appartient pas aux compagnies ferroviaires de première catégorie, mais elles sont en fait louées à bail. La ligne ferroviaire du CP, qui fait actuellement l'objet d'une demande d'abandon, est le point en question. Nous, la ville de Saint John, sommes propriétaires d'une partie de la ligne, tout comme le *New Brunswick Railway*. La portion de la ligne qui appartient à la ville de Saint John ne peut à notre avis être cédée, assignée ou transférée sans l'autorisation de la ville.

Recommendation 10: Il s'agit d'une recommandation visant à faciliter les cessions de lignes; les recommandations générales concernant toutes les cessions de lignes, la procédure, les droits de circulation et, plus particulièrement, les recommandations concernant les cessions de lignes courtes. Cette recommandation porte sur la cession de lignes surtout aux compagnies qui exploitent des lignes courtes. Nous avons reçu des appels venant d'ailleurs loin que Washington D.C. au sujet de l'abandon de lignes du CP. Des gouverneurs, des sénateurs et des représentants municipaux viennent même depuis Washington exprimer leur opposition à cette demande d'abandon du CP, qui les inquiète considérablement, tout comme nous.

Nous connaissons les exploitants de lignes courtes. Si un exploitant de ligne courte ne peut vous garantir qu'il sera toujours ici demain, alors vous n'avez aucun moyen de garantir aux gens d'affaires qu'il y aura un mode de transport en place.

Nous sommes quelque peu surpris que la commission d'examen n'ait pas consacré davantage de temps à la cession de lignes aux exploitants de lignes courtes. La commission a souligné le manque d'intérêt des entrepreneurs canadiens pour l'exploitation des lignes courtes. Par conséquent, il semble que la plupart des développements futurs dans ce domaine seront entre les mains des exploitants étrangers, ce qui pourrait préoccuper les trois paliers de gouvernement. En fait, ceux qui nous ont appelés étaient tous des États-Unis.

Il est important pour les municipalités que tous les exploitants de lignes courtes trouvent leur viabilité financière et garantissent les meilleures normes de sécurité et d'exploitation possible. Comme je l'ai dit, les compagnies ferroviaires jouent un rôle important dans le développement économique de la communauté. C'est un fait que doivent reconnaître tant le gouvernement fédéral que les gouvernements provinciaux.

Bien que la ville de Saint John ait des réserves au sujet des exploitants de lignes courtes, nous sommes d'accord pour dire que toutes les subventions qui peuvent être versées aux exploitants de catégorie un devraient également être versées aux exploitants de lignes courtes s'ils répondent aux exigences des normes de service.

Les subventions pour le transport existent pour aider au développement régional et au commerce international et devraient donc pouvoir être versées à tout transporteur commercial.

[Texte]

On your recommendations 11, 12 and 13, the track sharing and common user rail plant recommendation, track sharing and commoner user rail plant are interesting ideas that we feel should be fully explored. However, the plan should not be implemented to assist railways in abandoning the lines in various sections of the country. Common use of CN and CP track could increase competition but, more important, could assist in stimulating economic development. The City of Saint John would welcome the idea of CN Rail running over CP track from New Brunswick into Maine. Increased competition would mean improved service from both railways. But I have to say, from what we are hearing, that is not quite the route they are looking at, even though it is a shorter route from here through to Quebec.

Recommendation 17, air service: There have been some decisions with regard to Canadian. We've heard about that and we are pleased that there will be competition. Cabotage in the air industry has been one of the great concerns to regions of Canada outside the major airport areas such as Vancouver, Toronto and Montreal, and this has been a matter of debate at the Federation of Canadian Municipalities.

• 1430

I came back from Edmonton, Alberta, yesterday. I sit on the transportation committee for the Federation of Canadian Municipalities. Certainly that is one thing we wanted to make sure of, and we did meet with Mr. Corbeil in this regard on a number of occasions.

In 1992, when the bilateral air agreement discussions were taking place with the U.S. we, as a member of the FCM, strongly supported FCM's stand, the protection of our domestic air service. We feel very strongly that you have to be careful on this one. If you have one airline service, then they would control exactly what they're going to charge and would probably put a lot of the airlines services out of business in the smaller areas.

The City of Saint John suggests that we leave the matter of cabotage as is until such time as we have a clear picture of the Canadian-Air Canada situation, whether or not we will pursue a new bilateral air agreement.

Rail compensatory rates: The abolition of the compensatory rail rates provision within the act has been strongly supported in various regions of the country. However, it carries with it a possible threat to freight rates in some trade lanes. A major ocean carrier serving both Vancouver and Montreal could negotiate non-compensatory rates on containers moving between Montreal and other inland ports in return for carriage agreements in the more lucrative Vancouver-Toronto run. This could create an imbalance on freight rates for containers moving through Halifax and Saint John.

The City of Saint John strongly opposes the exclusion of regional development as an element of transportation policy in their recommendation 33. One of the major elements of regional development, as I've stated here several times in this

[Traduction]

En ce qui concerne vos recommandations 11, 12 et 13, la mise en commun des voies et l'exploitation séparée de l'infrastructure et du transport sont des idées intéressantes qui, à notre avis, devraient être approfondies. Cependant, le plan ne devrait pas être mis en oeuvre pour aider les chemins de fer à abandonner des lignes dans diverses régions du pays. La mise en commun des voies du CN et du CP pourrait augmenter la concurrence, et, ce qui est encore plus important, pourrait aider à stimuler le développement économique. La ville de Saint John se réjouirait à l'idée que le CN utilise la voie du CP du Nouveau-Brunswick jusqu'au Maine. Une plus grande concurrence signifierait un meilleur service de la part des deux chemins de fer. Cependant, d'après ce que nous avons entendu dire, ce n'est pas l'itinéraire qu'ils envisagent, même s'il s'agit d'un itinéraire plus court que celui qui passe par le Québec.

Recommendation 17, le transport aérien: certaines décisions ont été prises à l'égard de Canadien. Nous en avons entendu parler, et nous nous réjouissons du fait qu'il y aura de la concurrence. Le cabotage dans le transport aérien est l'une des grandes préoccupations pour les régions du Canada qui se trouvent loin des grands aéroports comme ceux de Vancouver, Toronto et Montréal, et c'est une question qui a fait l'objet d'un débat à la Fédération canadienne des municipalités.

Je suis revenue hier d'Edmonton, en Alberta. Je suis membre du Comité des transports de la Fédération canadienne des municipalités. Il s'agit certainement d'une question qui nous préoccupe considérablement, et nous avons rencontré M. Corbeil à cet égard à plusieurs reprises.

En 1992, lorsque se déroulaient les négociations de l'accord aérien bilatéral avec les États-Unis, nous, membres de la Fédération canadienne des municipalités, avons fermement appuyé la position de la fédération, la protection de notre service de transport aérien intérieur. Nous sommes fermement convaincus que vous devez être très prudents ici. S'il n'y a qu'un seul service de transport aérien, alors il pourra contrôler le prix qu'il demandera et acculera sans doute à la faillite les services aériens dans les petites régions.

La ville de Saint John propose de laisser la question du cabotage de côté, jusqu'à ce que nous ayons une meilleure idée de ce qui se passera entre Canadien et Air Canada, avant de négocier un nouvel accord aérien bilatéral.

Prix compensatoires: l'abolition de la réglementation des tarifs ferroviaires compensatoires dans la loi a reçu beaucoup d'appui dans diverses régions du pays. Cependant, cela risque de menacer les tarifs marchandises dans certains couloirs commerciaux. D'importants transporteurs maritimes desservant à la fois Vancouver et Montréal pourraient négocier des prix non compensatoires pour des conteneurs transportés entre Montréal et d'autres ports intérieurs en échange d'accords de transport dans le couloir plus lucratif Vancouver-Toronto. Cela pourrait créer un déséquilibre des tarifs marchandises pour les conteneurs transportés entre Halifax et Saint John.

La ville de Saint John s'oppose fermement à l'exclusion du développement régional comme élément de politique des transports, dans la recommandation numéro 33. Comme je l'ai déjà dit plusieurs fois au cours de cet exposé, l'un des principaux

[Text]

presentation, is a sound transportation infrastructure, and we have looked at that. We have also had consultants look at that. It's not just the local government that's saying it. The business community everywhere is saying it.

Atlantic Canada must have a protected transportation policy in hand if we are to compete in a national and an international environment. We must continue to have government-supported transportation policy to allow all parts of this country to grow, particularly if Canada continues to pursue free trade in North America.

On subsidies, recommendation 34: It is recommended that the Government of Canada set all transportation subsidies with a view to eliminating or restructuring those that cannot be justified or those that work inefficiently in their present form.

The City of Saint John will be extremely interested in following any discussions on the topic of subsidies. It will be interesting to learn what is and what is not considered a subsidy. Moneys to VIA Rail, the Western Grain Transportation Agreement funding, the Maritime Freight Rates Agreement funds, they are all recognized subsidies. But funds for ice-breaking, on the other hand, are known as an operational expense for the coast guard.

A federal-provincial agreement for highway rebuilding is not a subsidy but an investment. We see that as a subsidy for truckers. We must be extremely careful in amending any subsidy program that has an adverse effect on the economic viability or development of various Canadian regions. I have to say to you, gentlemen, that is probably the most serious thing that will happen and can happen, if there aren't subsidies.

You think about the grain farmers out west. If there is no subsidy, they're never going to compete. They are having problems now. We don't feel bad about the grain farmers getting a subsidy. We feel they should, and we hope they feel we should have some subsidy to get our products to market as well.

In closing, we would like to express a concern for the overall transportation policy of this country. Over the past few years we have experienced studies or reviews on all facets of transportation, many of them are still under way or have not been published. Reflect for just a moment on such programs as the national rail network study, which has not been released, the bilateral air agreement, still being studied, ongoing studies on highway weight allowances, cost recovery in the air and marine modes.

All of these items and more are eagerly watched by the transportation community. But at the same, the government appears intent on changing the current act. Perhaps we would do well to bring all the studies and the review into focus before attempt to amend the NTA.

[Translation]

éléments du développement régional est une bonne infrastructure de transport, et nous avons examiné cela. Nous avons par ailleurs demandé à des consultants d'examiner la question. Ce n'est pas seulement l'administration locale qui le dit. C'est ce qu'on dit dans tous les milieux d'affaires.

La région de l'Atlantique doit avoir une politique des transports protégée si nous voulons être concurrentiels sur le marché national et international. Si nous voulons permettre à toutes les régions du pays de se développer, nous devons continuer d'avoir une politique des transports qui a l'appui du gouvernement, particulièrement si le Canada poursuit sa politique de libre-échange avec l'Amérique du Nord.

Les subventions, recommandation numéro 34: on recommande que le gouvernement fédéral évalue toutes les subventions au transport en vue de supprimer ou de restructurer celles qui sont injustifiables ou inefficaces sous leur forme actuelle.

La ville de Saint John tient à suivre les débats sur la question des subventions. Il serait intéressant de savoir ce qui est considéré et ce qui n'est pas considéré comme étant une subvention. Les fonds versés à VIA Rail, les fonds versés aux termes de l'entente sur le transport du grain de l'Ouest, les fonds versés aux termes de l'entente sur les tarifs marchandises dans les Maritimes sont tous reconnus comme étant des subventions. Cependant, les fonds versés pour briser les glaces sont connus comme étant une dépense de fonctionnement pour la Garde côtière.

Une entente fédérale-provinciale pour la reconstruction des routes n'est pas une subvention, mais un investissement. Nous considérons cela comme étant une subvention aux camionneurs. Nous devons être extrêmement prudents lorsque nous modifions tout programme de subventions qui a des conséquences négatives pour la viabilité économique ou le développement de diverses régions au Canada. Je dois vous dire, messieurs, que c'est sans doute la chose la plus grave qui puisse se produire, s'il n'y a pas de subventions.

Prenons par exemple les céréaliculteurs de l'Ouest. S'ils n'ont pas de subventions, ils ne pourront être concurrentiels. Ils ont des problèmes à l'heure actuelle. Nous n'avons rien contre le fait que les céréaliculteurs obtiennent une subvention. Ils devraient à notre avis en recevoir, et nous espérons qu'ils sont d'avis que nous devrions recevoir une subvention pour pouvoir transporter nos produits sur le marché également.

En conclusion, nous aimerions vous faire part d'une préoccupation concernant la politique globale des transports au pays. Au cours des dernières années, il y a eu toutes sortes d'études ou d'examen sur tous les aspects des transports, dont bon nombre sont toujours en cours ou n'ont pas encore été publiés. Réfléchissez quelques instants à des programmes comme l'étude du réseau national ferroviaire, qui n'a pas encore été publiée, l'accord aérien bilatéral, dont l'étude se poursuit toujours, les études qui se poursuivent sur les tolérances de poids sur les réseaux routiers, le recouvrement des coûts dans les modes de transport aérien et maritime.

Le milieu des transports surveille toutes ces études de très près. De son côté, le gouvernement semble avoir l'intention de modifier la loi actuelle. Mais avant de modifier la Loi sur les transports nationaux, peut-être serait-il préférable d'attendre les conclusions de toutes ces études et examens.

[Texte]

[Traduction]

• 1435

Several of the recommendations, Mr. Chairman, included in the review commission report are interesting, but not necessarily issues at this time. But we have attempted to offer constructive criticism on matters that we feel have an impact on our area. We have often repeated that transportation is crucial to the economic well-being of all regions of Canada, and if amendments to the act can enhance our well-being and improve our economic development, then we as a country and as a community should work closely together to reach acceptable transportation policy and infrastructure.

Mr. Chairman and members of the committee, we thank you once again for taking time from your very busy schedule to come to Saint John to hear the concerns of our community—not just our citizens, but our business community and our local government as well.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mayor Wayne, for a not unexpected well-thought-out and prepared brief.

I'll move on to Mr. Arseneault and ask him to begin the process for the committee members.

Mr. Arseneault: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mayor Wayne, for being here today. I guess at the outset I should compliment you on your involvement, not only today but over the years vis-à-vis transportation issues. I recall that when the royal commission was sitting in Fredericton, you were there, along with, I believe, a Mr. Dennis of VIA Rail, making VIA Rail's case at that time. I think involvement of persons like you, who represent communities and the grassroots, Canadians at that level, is very important in formulating policy. We only hope that we, as legislators, will listen to those grassroots concerns.

Now, with regard to the Rivard report—and you made a presentation to them—do you feel that this report reflects, in general, your viewpoint regarding transportation policy?

Ms Wayne: As far as we're concerned, when we made our presentation then and when we made our presentation today, we were looking at the economic well-being and the quality of life of the area. As I've stated today... I've never felt so strongly about anything. I've travelled this whole country from coast to coast, and you have to have the modes of transportation in all areas of Canada, even if you have to subsidize them in some areas. I do not believe the recommendations that are in this report that's been submitted reflect that. I'm serious.

Look at the port that your government and the provincial government have put money into. They have finally swung themselves around. They were in the black this year. They went out and they sold it themselves. The people went out and marketed, but they marketed because they had the two railways—CN and CP are servicing it. We do not have a Trans-Canada Highway here, so how in God's name can we take away any more of the service that we have? But they're

Plusieurs des recommandations figurant dans le rapport de la commission sont intéressantes, mais concernent des questions qui ne sont pas nécessairement importantes aujourd'hui. Nous avons quant à nous tenté de proposer des critiques constructives sur les questions qui nous semblent avoir une incidence sur notre région. Nous ne cessons de le répéter, le transport est crucial pour la prospérité économique de toutes nos régions, et si on apporte à la loi des modifications pouvant contribuer à notre développement économique notre pays ne s'en portera que mieux. L'objectif doit donc être pour toutes les collectivités de collaborer étroitement afin de formuler une politique des transports acceptable et d'établir une infrastructure satisfaisante.

Monsieur le président, nous vous remercions à nouveau d'avoir pris le temps de venir à Saint John pour connaître l'avis de notre collectivité, pas seulement des citoyens, mais aussi des gens d'affaires et de l'administration locale.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame le maire Wayne, de nous avoir présenté un mémoire extrêmement intéressant.

Je donne la parole à M. Arseneault pour commencer la période de questions.

M. Arseneault: Merci, monsieur le président. Merci, madame Wayne, d'être venue ici aujourd'hui. Je suppose que je devrais d'abord vous féliciter pour l'intérêt que vous portez aux questions de transport, et ce, depuis longtemps. Si je me souviens bien, la commission royale a tenu des audiences à Fredericton, et vous y avez participé, avec M. Dennis, de VIA Rail, pour défendre la cause de cette société. À mon avis, il est très important que des personnes comme vous, qui représentent vraiment les populations locales, participent à l'élaboration des politiques publiques. J'espère seulement que nous, législateurs, saurons tenir compte des avis exprimés à l'échelle locale.

En ce qui concerne le rapport Rivard—et je sais que vous avez témoigné devant cette commission—croyez-vous qu'il reflète généralement assez bien votre opinion en matière de politique des transports?

Mme Wayne: Notre objectif, aussi bien devant la commission que devant votre comité aujourd'hui, c'est uniquement de contribuer à la prospérité économique et à la qualité de vie dans notre région. Comme je l'ai déjà dit, rien pour moi n'est plus important que cela. Il suffit de voyager dans tout le pays, comme je l'ai fait, pour se rendre compte de l'importance cruciale des divers modes de transport, même s'il faut les subventionner dans certaines régions. Hélas, je ne crois pas que les recommandations figurant dans ce rapport expriment ce principe. Je vous dis cela sérieusement.

Regardez la situation du port, où votre gouvernement et le gouvernement provincial ont investi de l'argent. Les responsables ont finalement réussi à rétablir la situation. Cette année, il n'est plus déficitaire. Pour obtenir ce résultat, ils ont fait eux-mêmes la promotion de leurs services portuaires, en s'appuyant sur le fait qu'ils étaient desservis par les deux sociétés de chemins de fer, le CN et le CP. Comme la Transcanadienne ne vient pas dans notre province, comment

[Text]

looking at it. They made an announcement. It'll be the year 2000—God, probably the year 3000—before we see it, but nevertheless it has been announced. We've had to work so hard and it isn't easy here in the maritime provinces.

Once, one of your colleagues—and I saw him yesterday in Winnipeg—Felix Holtmann, used the expression...when he and I and others were sent to Germany by the German embassy. When he was introducing me, he said, Mayor Wayne comes from a have-not province. I said, sit down, Felix, I'll introduce myself. When I finished, he said, I'll never say it again. I said, don't you ever, because we stuck up for the grain farmers. Yes, they have to be subsidized, and we will probably always need some form of subsidy in our transportation network.

• 1440

I just came from a meeting where the premier was talking to the Royal Bank board of directors. He thinks that if we keep selling ourselves, we may not need all your subsidies. But we certainly need modes of transportation.

Mr. Arseneault: With regard to rail line abandonment, it seems to be a major issue, and rightly so. I must say that I agree with you in that regard. The process has come under attack somewhat and the proposed process in the Rivard report has been described by you, I believe, as lacking substance. Do you have any idea as to how we could put more substance into it? There is mention there of public interest, but the criteria aren't set down. Who should develop those criteria? What types of criteria should be included?

Ms Wayne: If you don't mind, I'm going to ask our transportation director, Ralph Murray, to reply to that.

Mr. Ralph Murray (Environment Commissioner and Transportation Director, City of Saint John): Mr. Arseneault, we've looked long and hard to find better ways of doing it. We certainly would not recommend withdrawing the times limits at this stage. We think much more has to be done on the public interest side than on the economic viability side. It's rather easy to talk about economic viability when you have two class-one railways, one owned privately and one owned publicly.

Whether we like it or not, Canadian National has been a cash cow over the years. Every time it seems to run into serious debt, the debt is suddenly wiped out and it starts from scratch again. CP, on the other hand, is really a world class "megapoly", if you want to call it that, which is into much more than railways. It is able to subsidize its own rail operations in many cases.

Having said that, we really have to look at all facets of rail subsidies in the country and rail operations with respect to proposed abandonment. It should be long term, not short term. In other words, if you had a bad year last year, you should not abandon this year. Rather, you should look at the long term and find out what Canada needs, where our future is going to lie in relation to east-west and north-south trade, and put in a proper infrastructure in that mode. Don't allow any railroads to be

[Translation]

envisager d'éliminer certains services? Pourtant, c'est ce qu'on envisage. Cela ne se fera peut-être pas avant l'an 2000—j'espère même pas avant l'an 3000—mais il n'en reste pas moins que l'annonce a été faite. Vous savez, la situation est difficile dans les Maritimes.

Je vais vous raconter quelque chose, concernant l'un de vos collègues, M. Felix Holtmann, que j'ai rencontré hier à Winnipeg. Quand lui et moi avons été envoyés en Allemagne, par l'ambassade d'Allemagne, au sein d'une délégation canadienne, il m'a présentée en disant que je venais d'une province pauvre. Je lui ai dit de s'asseoir et de me laisser faire. Quand j'ai eu terminé, il m'a dit qu'il ne répéterait jamais cela. Je lui ai dit de ne jamais recommencer, car nous avions défendu les producteurs céréaliers. C'est vrai qu'eux aussi doivent être subventionnés, et c'est vrai que nous aurons probablement toujours besoin de subventions pour notre réseau de transport.

Je viens d'une réunion où notre premier ministre s'est adressé au conseil d'administration de la Banque Royale. À son avis, si nous continuons à faire la promotion de notre province, nous n'aurons peut-être plus besoin, un jour, de toutes vos subventions. Cela dit, nous aurons toujours besoin de modes de transport.

M. Arseneault: L'abandon de certaines voies ferroviaires semble être une question très importante, ce qui est compréhensible. Je dois dire que je suis d'accord avec vous à ce sujet. Vous avez dit que le processus envisagé dans le rapport Rivard n'est pas bien défini. À votre avis, que faudrait-il y ajouter? On parle de défendre l'intérêt public, mais on ne propose pas de critères. Qui devrait les formuler? Sur quoi devraient-ils porter?

Mme Wayne: Je vais demander à notre directeur des transports, Ralph Murray, de vous répondre.

M. Ralph Murray (commissaire à l'environnement et directeur des transports, ville de Saint John): Nous avons longuement réfléchi à cette question, monsieur Arseneault. Pour le moment, nous ne recommandons certainement pas d'abandonner les limites de temps. Nous pensons qu'il faut accorder beaucoup plus d'importance à l'intérêt public qu'à la viabilité économique. Il est assez facile de parler de viabilité économique quand on a deux sociétés de chemins de fer de première catégorie, une privée et l'autre publique.

Que cela nous plaise ou non, le CN a pendant des années englouti beaucoup d'argent. Chaque fois qu'il est fortement endetté, on radie sa dette, et tout recommence à zéro. Le CP, par contre, est en fait un «méga-pole» mondial, si je puis utiliser cette expression, présent dans beaucoup d'autres secteurs que le transport par chemins de fer. Il est donc capable de subventionner lui-même ses activités ferroviaires.

Cela dit, nous devrions nous pencher sur tous les aspects des subventions accordées au transport ferroviaire et sur le problème de l'abandon de certaines voies. Il faudrait cependant envisager ces questions dans une perspective à long terme, pas seulement en fonction des problèmes immédiats. Autrement dit, il ne faudrait pas décider d'abandonner une voie simplement parce qu'elle a produit de mauvais résultats pendant une année. Il faudrait plutôt se demander quels sont les besoins du Canada

[Texte]

abandoned for rights of way until we've all had good, hard looks at them.

For example, you shouldn't abandon a railway in a one-year notice; maybe you should bank it for five years or you should bank it for three years. Pick a time, but bank it. Don't just say, yes, you can abandon, and then lift the rail tracks and walk away.

Mr. Arseneault: Mayor Wayne, I know you've been involved in a fair amount of lobbying over the years to promote Saint John and, consequently, the region and the province. I congratulate you on that. How do you feel that consultation, that lobbying has worked with the federal government? I know you alluded to an example a while ago. Do you think there's enough meaningful consultation between the federal government, in this case, and municipalities?

Ms Wayne: We have been in touch with some of the members of our federal government with regard to our specific area. We have been in touch with our own MP, Gerry Merrithew. We have been in touch with him and we've worked through him, as well as Mr. Corbett and some of the others in our region here. We have been to meet with Mr. Corbeil and he assured us that if there were enough interventions and enough interest... that we were going to have the abandonment. He was right up front with us on that. We appreciated that when we were there. I'm not sure that they understand the negative economic impact if you do not have the proper infrastructure in place in certain parts of Canada.

• 1445

We just came back from FCM. They had a resolution on the floor that we were able to get amended, because their resolution looked at putting in trains, and these trains were going to work through a region from one city to another city. They were basically looking at Calgary, Vancouver, Toronto, Montreal and so on. They had in this resolution the population of 200,000. So we got up to speak to that resolution. We said, there are other people who live in areas that don't have the population of 200,000. I said, in fact what you're doing with this one is cutting Halifax off. Then they stopped and they looked at it, because the city of Halifax doesn't have a population of 200,000. They have a metropolitan area and we have a metropolitan area, but the city itself does not have that population. So we were able to get that amended. But that came from the thinking of what they call a big city mayor's caucus.

It was a long, hard battle, but once we were able to get them to listen to us, then they did give us back—not give us back; they did not take VIA Rail away. I have to say that more than likely the Prime Minister himself had to intervene on that one, because probably the recommendation was that it should go. I don't know. But certainly we kept VIA Rail, with a lot of help from people at this table. They were all there.

[Traduction]

à long terme, quels seront les besoins dans le contexte des relations commerciales est-ouest et nord-sud, et définir ensuite l'infrastructure dont on a besoin. Il ne faudrait pas autoriser une société de chemins de fer à abandonner telle ou telle voie sans en avoir examiné attentivement tous les paramètres.

Il ne faudrait pas abandonner une voie de chemin de fer avec un préavis d'une année seulement. Il serait sans doute préférable de fixer un préavis de cinq ans ou de trois ans. On ne peut pas abandonner une voie du jour au lendemain.

M. Arseneault: Je sais, madame Wayne, que vous faites beaucoup d'efforts, depuis des années, pour promouvoir le développement économique de Saint John et, par conséquent, de la région et de la province, ce dont je vous félicite. Cela dit, quels résultats ont produits vos efforts auprès du gouvernement fédéral? Croyez-vous qu'il y a eu suffisamment de consultations sérieuses entre le gouvernement fédéral et les municipalités?

Mme Wayne: Nous sommes régulièrement en contact avec certains représentants du gouvernement fédéral pour défendre notre région. Nous entretenons ainsi des relations avec notre député, Gerry Merrithew, ainsi qu'avec M. Corbett et d'autres députés de la région. Nous sommes allés voir M. Corbeil, qui nous a dit qu'il y aurait des abandons de voies. Il a été tout à fait franc avec nous à ce sujet, ce que nous avons apprécié. Par contre, je ne suis pas sûre que le gouvernement comprenne bien les conséquences négatives, sur le plan économique, de ne pas avoir une infrastructure adéquate dans certaines régions du Canada.

Nous rentrons juste d'une conférence de la FCM, où nous sommes intervenus pour faire modifier une résolution qui avait été proposée pour qu'il y ait des services ferroviaires de caractère régional, reliant les grandes villes les unes aux autres. Il s'agissait essentiellement de Calgary, Vancouver, Toronto, Montréal, etc. Dans cette résolution, on prévoyait un seuil de population de 200 000 habitants. Nous sommes intervenus pour dire qu'il y a des gens qui vivent dans des régions qui n'ont pas une population de 200 000 personnes. De fait, ai-je dit, cette résolution aboutira à laisser de côté la ville de Halifax. En effet, il y a plus de 200 000 habitants dans la région métropolitaine de Halifax, mais on n'atteint pas ce chiffre dans la ville même. Nous avons donc réussi à faire modifier cette résolution. Quoi qu'il en soit, c'est une résolution qui reflétait bien la pensée des maires des grandes villes.

La bataille a été longue et difficile, mais nous avons réussi à nous faire entendre, et on nous a ensuite rendu VIA Rail. En fait, je ne devrais pas dire «rendu»; on avait accepté de ne pas l'enlever. Il est plus que probable que le premier ministre lui-même a dû intervenir à ce sujet, mais je ne le sais pas vraiment. Quoi qu'il en soit, nous avons réussi à conserver VIA Rail, avec l'aide de beaucoup d'autres participants à cette conférence.

[Text]

But you have to show them that with a subsidy you keep these people working. Over here, you're either going to pay it out in welfare or you're going to pay it out in UI. Now, if you keep them working you have fewer problems, because you're going to pay it out in health. . . as well, over here. Over here, all you're doing is giving a subsidy to get the products to market.

Mr. Angus: Mr. Murray and Mayor Wayne, welcome to the committee. We're glad we're here as opposed to your coming there, which you tend to have to do a fair bit.

You comment in your brief about subsidy, that in some cases it's seen as an investment, in some cases it's seen as an operating cost, in some cases it's seen as a subsidy. When Ron Lawless was still with VIA and appeared before this committee, he said he wished that people would start looking at the money that is allocated to VIA as an investment in rail passenger services. So I think a number of people are in line with your feelings as to how we label taxpayers' money, because that's what it is. It's a matter of putting it to its best use to make this country work and work together.

I have a couple of questions. The first one I find unusual, because I don't think you actually came down on either side of the fence, which is highly unusual for you. When you talked about compensatory rates on page 20, you outlined the problem, but you didn't say whether you were in favour of the recommendation to get rid of compensatory rates. You sort of hinted that you might be. Can we get a definitive answer on that one?

Mr. Murray: We are definitely in favour of the retention of compensatory rates within the provisions. I think the industry is going to dictate freight rates in many sections of this country, and there should be protection in the act to ensure that many regions of this country are protected from predatory pricing in other areas. For example, I cited the case of a very large shipping company, which operates both in the Pacific and in the Atlantic. It can negotiate rates at one end of the country in favour of giving business to the railway in the other end of the country. It's happening all the time. It happens quite frequently, for example, in the Montreal-Chicago corridor.

Mr. Angus: When you deal with the question of air service, you give a fairly balanced outline of the issues and some of the solutions. But when it comes down to the question of cabotage as a sort of last resort, is there not one other option, if we were ever to arrive at a monopoly airline situation? And that is a return to some form of regulation on the pricing and the routing side? Should that not be something that should be considered before opening our marketplace to American carriers to serve the domestic market?

• 1450

Mr. Murray: What you are perhaps suggesting is government control of passenger tariffs on domestic routes. I think that's rather important. We in Atlantic Canada find that on our feeder airlines our cost to get to major airports is exceedingly high. Perhaps I can give you an example. I think people around this table can go to Florida out of Montreal and spend a week with a car or something for \$399. For me to fly from Saint John to Halifax, return, is \$358. In many cases that

[Translation]

Il faut bien comprendre que l'octroi de subventions permet de préserver des emplois. Dans notre région, si on ne fait pas cela, on aboutira à verser les mêmes sommes par le truchement du bien-être social et de l'assurance-chômage. Par contre, si on permet aux gens de conserver leur emploi, on a moins de problèmes dans tous les domaines, par exemple celui de la santé. Ici, tout ce qu'on fait, c'est qu'on donne des subventions pour que les produits puissent être acheminés sur les marchés.

M. Angus: Monsieur Murray, madame Wayne, je vous souhaite la bienvenue devant ce comité. Je suis heureux que nous soyons venus à vous, alors que c'est généralement vous qui venez à nous.

Vous dites dans votre mémoire que les subventions sont parfois considérées comme un investissement et parfois comme une dépense. Quand Ron Lawless a comparu devant notre comité—il faisait toujours partie alors de VIA Rail—il a exprimé le voeu qu'on commence à considérer les sommes attribuées à VIA Rail comme des investissements dans les services de transport ferroviaire de passagers. Vous n'êtes donc certainement pas les seuls à dire qu'il faut faire bien attention à la manière dont on caractérise cette utilisation des deniers publics. De fait, l'objectif est simplement de les utiliser de la meilleure manière possible, dans l'intérêt du pays.

Je vais maintenant vous poser quelques questions. La première va peut-être vous étonner, mais je dois la poser, car il s'agit d'un sujet sur lequel vous n'avez pas pris position, ce qui est assez rare de votre part. Quand vous avez parlé des tarifs compensatoires, vous avez exposé le problème, mais sans dire si vous étiez d'accord avec la recommandation concernant leur abolition. J'ai cru comprendre que telle était votre position, mais je n'en suis pas sûr. Qu'en est-il exactement?

M. Murray: Nous sommes tout à fait en faveur du maintien des tarifs compensatoires. Je crois que l'industrie va pouvoir imposer ses tarifs de transport des marchandises dans beaucoup de régions, et il est donc essentiel d'inclure dans la loi des dispositions protégeant les régions contre le risque de tarifs abusifs. J'ai donné le cas d'une grande société de transport, qui travaille dans la région du Pacifique et dans la région de l'Atlantique. Cette société peut négocier des tarifs à un bout du pays pour favoriser l'activité d'une société de chemin de fer à l'autre bout. Cela se fait tout le temps. Par exemple, c'est très fréquent dans le corridor Montréal-Chicago.

M. Angus: En ce qui concerne les services de transport aérien vous présentez la situation de manière tout à fait objective et vous proposez des solutions. Par contre, pour ce qui est du cabotage, que devrions-nous faire si l'on devait arriver à une situation de monopole dans le transport aérien? Devrions-nous envisager une réglementation des tarifs et des trajets? Ne croyez-vous pas que c'est une chose à laquelle on devrait réfléchir avant d'ouvrir notre marché intérieur aux transporteurs américains?

M. Murray: Ce dont vous parlez ici, c'est d'une forme de réglementation gouvernementale des tarifs de transport passagers à l'intérieur du pays. C'est une question très importante. Dans les provinces atlantiques, nous considérons que les tarifs imposés par les lignes d'apport, pour aller jusqu'aux grands aéroports, sont beaucoup trop élevés. Je vais vous donner un exemple. Une personne de Montréal peut aller passer une semaine en Floride, et avoir l'utilisation d'une

[Texte]

is predatory pricing, because they have a monopoly on the market, albeit there are the two lines serving. That is an example of what I think could happen under an monopoly for regional carriers feeding the large areas. The large areas can survive under a competitive feature because there are so many foreign carriers coming and going from places like Toronto, Vancouver, Montreal, whereas we don't have any of that in a place like Saint John. That would be applicable not only to Saint John, but to a lot of the smaller areas in southwestern Ontario and certainly in western Canada.

Mr. Angus: We certainly have the sense that since deregulation—unlike the days before where there was cross-subsidization, in other words, the lucrative runs would pick up the overhead costs for Atlantic Canada or northern Ontario—the reverse is now occurring. In order to subsidize the head-to-head competition in the Ottawa–Montreal–Toronto triangle we are paying full fare, and then some, from Thunder Bay to Pearson, and I suspect from Atlantic Canada into Pearson and Montreal, so it is a reversal.

Let me switch to rail. You are one of the interveners coming to the NTA when it commences its hearings. Let's look at the worst-case scenario. Let's say that the NTA finds that CP's application is entirely appropriate, within the law, as it is written. Is it almost automatic that at least one of the 185 interveners will file an appeal to cabinet?

Ms Wayne: Definitely.

Mr. Angus: Would it make a lot more sense and save a lot of money if the Minister of Transport decided to circumvent the process and hear the appeal before the hearings and make a political decision on the future of rail in Atlantic Canada?

Ms Wayne: I think he has already heard the appeal when we met with him. Bob was with us and so were the Hon. Mr. Charest and others. He said that we must follow the process. As a mayor I understand that. I understand that, Iain. There is a process for our people when it comes to special hearings and so on, and for me to circumvent that is to break the system. Certainly, it would save money—there is no question about that—but there is a system in place that is supposed to be fair. What we wanted to make sure was that there were going to be public hearings, and I think there are some representatives of CP here. That's okay.

I have to say that as far as I am concerned, we are going to win. We have enough information. When they talk about having lost \$50–some million, you just have to look at how each year their deficit has dropped. In fact, I understand that last year they made more money than what was reported at first. They have picked that up now and corrected that. In about two or three more years... If they really got out and did a selling job, they could probably break even in twelve months. The way they

[Traduction]

automobile, pour un tarif de l'ordre de 399\$. Or, l'aller-retour entre Saint-Jean et Halifax coûte 358\$. Ce genre de tarif est tout à fait abusif, et il représente le genre de tarif qu'impose un monopole, même s'il y a deux compagnies aériennes sur le trajet que je viens de mentionner. Voilà ce qui risquerait d'arriver dans un système de monopole où des transporteurs régionaux alimenteraient les grands centres. Ces derniers peuvent fort bien survivre sur un marché concurrentiel, par exemple dans des villes comme Toronto, Vancouver ou Montréal, même face à des transporteurs étrangers. Ce n'est pas le cas dans une ville comme Saint-Jean. Ce n'est pas le cas non plus dans beaucoup de petites régions du sud-ouest de l'Ontario et dans les provinces de l'Ouest.

M. Angus: En fait, nous avons le sentiment que la situation a empiré depuis la déréglementation, c'est-à-dire depuis qu'on a mis un terme au système de l'interfinancement, qui permet de couvrir les frais généraux dans les régions de l'Atlantique ou le nord de l'Ontario avec les profits réalisés sur les trajets très rentables. Aujourd'hui, c'est le contraire qui semble se passer. Pour subventionner la concurrence acharnée dans le corridor Montréal–Ottawa–Toronto, on est obligé de payer le plein tarif voire plus, entre Thunder Bay et Toronto et, je le soupçonne entre la région de l'Atlantique et Toronto–Montréal. La situation a donc été renversée.

Revenons au transport ferroviaire. Quand l'ONT tiendra des séances, vous y participerez probablement. Prenons le scénario le plus défavorable. Disons que l'ONT décide que la demande du CP est tout à fait acceptable, et conforme à la loi. Croyez-vous qu'au moins l'un des 185 intervenants déposera automatiquement un appel devant le Cabinet?

Mme Wayne: Absolument.

M. Angus: Ne croyez-vous pas qu'il serait beaucoup plus raisonnable, et plus économique, pour le ministre des Transports d'éviter ce processus et d'entendre les appels avant les audiences, afin de prendre une décision politique au sujet de l'avenir des transports ferroviaires dans les provinces atlantiques?

Mme Wayne: En fait, il a déjà entendu notre appel, quand nous l'avons rencontré. Bob était avec nous, ainsi que l'honorable M. Charest et d'autres personnes. À ce moment-là, le ministre a dit qu'il fallait respecter le processus. Certes, je le comprends, et je ne recommanderai certainement pas de court-circuiter le système, car les audiences spéciales permettent à la population de s'exprimer. Évidemment, ne pas tenir les audiences permettrait d'économiser de l'argent—c'est incontestable—mais ce ne serait peut-être pas tout à fait conforme à l'équité. Notre objectif a toujours été que l'on tienne des audiences publiques, et je crois qu'il y a des représentants du CP qui y participeront aussi. Je n'ai rien contre cela.

Je dois de toute façon vous dire que nous allons gagner. Nous avons des informations suffisamment convaincantes. Quand on dit que le CP a perdu 50 millions de dollars, on ne tient pas compte de la manière dont son déficit a baissé, chaque année. De fait, je crois comprendre que le chiffre d'affaires a été plus élevé l'an dernier qu'on ne l'avait d'abord rapporté. Les chiffres ont été corrigés. Dans deux ou trois ans... Si le CP faisait vraiment un effort sérieux, il pourrait probablement être

[Text]

are selling it right now, it will take them about three years, but they will break even, no trouble at all, Iain, on that one. Yes, they'll hear from us and we'll certainly be asking cabinet if this one doesn't go the right way. In fact, we will have maybe more than one that will ask cabinet.

Mr. Angus: One final question. I am flipping sides now and taking the position of the railways. Overall, the railways have argued that compared to the United States the Canadian taxation regime is much more onerous. Specifically, among other things, they mention property taxation.

• 1455

One of the things that's been suggested to us is that for rail lines themselves—I don't mean structures, but just the trackage with no ancillary facilities—whether or not provinces could change to some other kind of system other than straight property taxation, value-based on the adjoining land use, perhaps a throughput tax. . . Obviously the provinces would have to make the change in the law, because it's not up to individual municipalities. In the States there is no property tax. There is no tax on the trackage itself.

Ms Wayne: That's right.

Mr. Angus: Does the city or FCM have a position on that whole question?

Ms Wayne: We brought this up at the last meeting in Chilliwack, B.C., of FCM, at the transportation meeting, and since then we have recommended that it should be reviewed.

Since then I've asked our commissioner of finance, Mr. Wilson, to give me exactly the amount of money that we receive in tax dollars from CP; that is, the line, and I think he added the buildings as well. I've told him since then that I just want the lines. I want to see what it really means. I think they have a point, and I don't have a problem with that at all. If we have to give a little in order to keep all modes of transportation going, sure. We're a level of government that has to make some concessions as well, and I don't have a problem with that, Iain. It certainly is one of the things that's on our agenda.

Mr. Angus: Good. Thank you.

Mr. Crosby: Welcome to the committee. I want to reinforce a matter that I'm sure you've mentioned on many occasions, and that relates to the recommendation that regional development not be included in the mandate under the National Transportation Act. We've had this exchange with other witnesses, but it always bears repeating.

As you say, we in the maritimes and Atlantic Canada can't exist without some special consideration to our situation. One way of expressing that is that all national programs have to have an Atlantic dimension, because national programs don't follow equally on each sector of the country. If, for example, there is a reduction in transfers for higher education, it will fall unevenly across the country and have greater impact in the maritimes. I think we have to keep pushing that point. It's discouraging,

[Translation]

rentable en 12 mois. S'il ne fait pas plus d'efforts qu'aujourd'hui, il lui faudra probablement près de trois ans, mais il est incontestable qu'il va y arriver. Quoi qu'il en soit, nous allons exprimer notre opinion et nous nous adresserons très certainement au Cabinet si nous n'obtenons pas satisfaction. Et je crois que nous ne serons pas les seuls à nous adresser au Cabinet.

M. Angus: Une dernière question. Je vais maintenant me faire l'avocat du diable en prenant la position des sociétés de chemin de fer. Celles-ci affirment que le régime fiscal canadien est beaucoup plus onéreux que le régime américain. Elles mentionnent notamment, dans ce contexte, les taxes imposées sur les propriétés foncières.

À ce sujet, certains ont proposé que les provinces modifient le système de taxation des propriétés foncières, en ce qui concerne les voies ferroviaires elles-mêmes, c'est-à-dire pas les structures mais simplement les voies, sans équipements auxiliaires. Il s'agirait par exemple de remplacer les taxes déterminées en fonction de la valeur des terrains adjacents par des taxes sur le chiffre d'affaires. Évidemment, cela ne relève pas des municipalités mais des provinces. Aux États-Unis, il n'y a pas de taxe foncière sur les voies elles-mêmes.

Mme Wayne: C'est exact.

M. Angus: Votre municipalité, ou la FCM, ont-elles une position à ce sujet?

Mme Wayne: Nous avons soulevé cette question lors de la dernière conférence de la FCM, à Chilliwack, en Colombie-Britannique, et nous avons depuis recommandé officiellement une révision de ce système.

Depuis lors, j'ai demandé à notre responsable des finances, M. Wilson, de me dire exactement quelles sont les recettes fiscales que nous tirons du CP, mais je crois qu'il a ajouté les recettes des voies à celles des immeubles. Je lui ai dit de séparer les deux. Je veux voir quelle est la situation réelle. Il se peut que les sociétés ferroviaires aient un argument légitime à cet égard. Je ne sais pas. Quoi qu'il en soit, nous sommes certainement prêts à lâcher du lest si cela doit nous permettre de conserver tous nos modes de transport. Si nous devons faire quelques concessions, nous sommes prêts à les faire. C'est une question que nous examinons actuellement.

M. Angus: Merci.

M. Crosby: Bienvenue devant le comité. Je tiens à souligner tout de suite que je suis parfaitement d'accord avec l'une de vos recommandations, c'est-à-dire que l'on n'attribue pas à l'Office national des transports de responsabilités en matière de développement économique régional. Nous avons déjà discuté de cela avec d'autres témoins, mais cela vaut toujours la peine d'être répété.

Comme vous le dites, les provinces maritimes ne sauraient survivre si l'on ne tient pas compte de leur situation spéciale. Autrement dit, tous les programmes nationaux devraient être envisagés en prévoyant un volet spécifique pour les provinces atlantiques, car chaque région n'est pas dans la même situation. De ce fait, si l'on réduit par exemple les paiements de transfert concernant l'enseignement supérieur, les conséquences ne seront pas les mêmes d'un bout à l'autre du pays, et c'est dans

[Texte]

quite frankly, to see that a national group looking at a serious and intensive national issue like transportation would come to that conclusion. We have in the Constitution a reference to remedying regional disparity, and yet we still face it on a day-to-day basis. Having said that, I just want to deal with some of the specific concerns you mentioned.

You talked in your presentation about the national rail network study and the ongoing efforts to establish an essential railway network across Canada. Can I just ask you, so you'll have an opportunity to put it on the record, whether you think the Saint John-Sherbrooke line would be part of an essential national railway network?

Ms Wayne: It should be. There's no question about that. We know that they've been looking at making some changes in this area in the maritime provinces. We've also been made aware that more than likely when those changes take place, if they do, this is not the line they're looking at. Yet, as we say to them, it's 200 kilometres less than the other line they're looking at. Why would they not be using it? For what reason are they doing it? This is why we referred to it here, and it's with respect when we say—and it is—that there's more political pressure right now to put it the other way than there is to bring it the way it really should go.

That really bothers us. If you're in an area where you have strong voices and those strong voices are at that cabinet level, then it's going to go that way. That's the way it's going to go. This line here is the only line that goes down and connects with the U.S. We talk free trade? We're talking NAFTA? We have a port down there talking about entering into agreements with Mexico, but they have to get the cargo, and the cargo has to have that line, and here we have CP talking about abandoning it.

• 1500

Really, I have to say there should be a national railway plan just as there has to be when it comes to the TCH and everything else. There has to be. When you go over to Germany, when you go into all those other countries, you will find those trains are really moving. If you are going to do that, then the government has to say that you can put only a certain weight on the highway so we won't rebuild it every 10 years after we build it, and the rest is going on the tracks. You won't need to tear up any of these railway tracks when you do that.

Mr. Crosby: I don't want to push a hypothetical question too far, but would you as mayor and representative of the people of Saint John put the area in the position of having some kind of agency or authority decide whether that particular line—the Saint John-Sherbrooke line—was and should be part of a national railway network?

Ms Wayne: I don't have a problem.

Mr. Crosby: Sometimes we are just transferring authority from one agency to another—

Ms Wayne: I know.

[Traduction]

les Maritimes qu'elles seront le plus graves. Je crois qu'il faut constamment réitérer ce point et je dois dire qu'il est fort décourageant de voir certaines organisations nationales ne pas en tenir compte lorsqu'elles traitent d'une question nationale aussi importante que le transport. Certes, on dit dans la Constitution qu'il faut redresser les disparités régionales, mais nous constatons quotidiennement qu'on est encore loin d'avoir réussi. Cela dit, je vais maintenant passer à certaines de vos préoccupations spécifiques.

Vous avez parlé des efforts continus que l'on entreprend pour établir un réseau ferroviaire de qualité dans tout le pays, ce qui est essentiel. Pouvez-vous me dire si une liaison Saint-Jean—Sherbrooke serait à votre avis un maillon essentiel d'un tel réseau national?

Mme Wayne: Elle devrait l'être. Cela ne fait aucun doute. Nous savons que l'on a envisagé d'apporter certains changements à ce sujet dans les provinces maritimes. Nous savons aussi que, si des changements doivent être apportés, ce ne sera probablement pas au sujet de cette voie. Nous l'avons déjà dit, cette voie a 200 kilomètres de moins que l'autre qui est envisagée. Pourquoi ne pas s'en servir? Pourquoi envisager cet abandon? Si nous en parlons dans notre mémoire, c'est parce que le problème est important. Nous constatons par ailleurs que les pressions politiques sont plus intenses pour aller dans l'autre sens.

Cela nous inquiète beaucoup. Les régions qui sont représentées par des députés dynamiques ont beaucoup plus de chances d'avoir gain de cause, surtout si ces députés font partie du Cabinet. C'est cependant un phénomène incontournable. La voie dont vous parlez est la seule qui établit une liaison avec les États-Unis. On parle de libre-échange, on parle de libre-échange nord-américain, nos autorités portuaires envisagent de négocier des ententes avec le Mexique mais, pour cela, il faut que les marchandises y transitent. Or, pour qu'elles y transitent, il nous faut cette voie de chemin de fer, et le CP parle de l'abandonner.

À mon avis, nous devrions avoir un système ferroviaire national tout comme nous avons une Transcanadienne. C'est indispensable. Allez en Allemagne, allez dans beaucoup d'autres pays, vous verrez que le transport ferroviaire y est prospère. Cependant, pour avoir un réseau ferroviaire adéquat, il faut que le gouvernement impose une limite de poids aux camions qui utilisent les autoroutes, afin de ne pas être obligés de reconstruire les routes tous les dix ans, et les marchandises plus lourdes seront alors transportées par chemin de fer. Si tel était le cas, il ne serait pas nécessaire d'abandonner des voies.

M. Crosby: Je ne voudrais pas poser de questions trop hypothétiques, mais puis-je vous demander si vous seriez prête, à titre de représentante de la population de Saint-Jean, à laisser un organisme indépendant décider si cette voie—Saint-Jean-Sherbrooke—devrait faire partie d'un réseau national de chemin de fer?

Mme Wayne: Cela ne me poserait aucun problème.

M. Crosby: Il arrive parfois qu'on laisse un organisme prendre une décision mais qu'on décide ensuite. . .

Mme Wayne: Je sais.

[Text]

Mr. Crosby: —and we're saying, okay, we don't like what these people are saying, so let's get another agency that may well say the same thing. I guess what I'm trying to say is, do you demand this railway link at all costs or do you only demand it in the context that you think it has merit?

Ms Wayne: It has merit. We are saying it has merit because it can pay for itself. All you have to do is get out and market it. We're saying that, and I say that with respect, because Bob Ritchie is a friend of mine, or he was before today. Anyway, we're not worried about tomorrow. The thing is, it has to be marketed and it hasn't been.

Mr. Crosby: Let me just ask you for your views on short line railway operations. You mentioned in your presentation the concern that no Canadian operators were interested in this area of activity. Would you feel more comfortable if there were some federal controls over short line railway operations; that is, lines that exist within a province and would not normally be under federal authority?

Ms Wayne: I think if you are going to have short line operators and they are going to move in, particularly in this case as this was a main line—

Mr. Crosby: Just generally.

Ms Wayne: I would have to say that there have to be regulations. There really have to be regulations for them. This is our concern.

Mr. Crosby: The provinces seem to be reluctant to exercise control over these kinds of operations. That's my impression. Is that yours? What I am referring to directly is your comment that there is a danger that short line railway operations are here today, gone tomorrow.

Ms Wayne: Right.

Mr. Crosby: Would you be a little more favourably disposed towards short line railway operations if there was some guarantee of continuance and some clear control over their operations?

Ms Wayne: We prefer to have the railway as it is today, with the CP and the CN. If that does not remain a reality and it comes to short line operators, then we want the feds to draw up the regulations that say, this is what happens, this is who's responsible, this is what you have to do, in order to guarantee that it is going to be there.

Mr. Crosby: Let me move very briefly to the air industry. Although you didn't deal with it in great detail in your presentation, we all know that it is a real problem across Canada, and particularly in the maritimes, where there may or may not be room for two competing airlines. It is interesting, because I've had many representations, and I am sure you have, from Air Canada employees who may object either to any assistance being given to Canadian Airlines International or to any non-Canadian involvement in the ownership side. What is your view on that? I don't want to press you into areas that you don't want—

Ms Wayne: No, that's quite all right.

Mr. Crosby: Which do you think is paramount, the maintenance of the airlines or the maintenance of the investment side of the airline business?

[Translation]

M. Crosby: ...de faire appel à un autre parce qu'on n'aime pas cette décision. Ce que je veux dire, c'est ceci: exigez-vous cette voie ferrée à tout prix, même si elle est déficitaire, ou croyez-vous qu'elle pourrait ne pas l'être?

Mme Wayne: Elle pourrait ne pas l'être. Nous croyons qu'elle pourrait s'autofinancer. Il suffirait d'en faire la promotion. Je dis cela sans vouloir offenser personne, car Bob Ritchie est l'un de mes amis, ou il l'était en tout cas jusqu'à aujourd'hui. Quoi qu'il en soit, on n'a pas fait jusqu'à présent une promotion adéquate de cette liaison.

M. Crosby: Je vais maintenant vous demander votre opinion sur les voies secondaires. Dans votre témoignage, vous avez exprimé la préoccupation qu'aucune société canadienne ne s'intéresse aux voies secondaires. Croyez-vous alors qu'il serait légitime pour le gouvernement fédéral d'exercer plus de contrôle sur ce secteur d'activités? Je veux parler ici de voies secondaires qui ne relèveraient normalement pas des responsabilités fédérales.

Mme Wayne: Si l'on doit avoir des sociétés de chemin de fer secondaires, pour exploiter les courts trajets, et surtout dans le cas présent, qui était un trajet principal. . .

M. Crosby: Je veux simplement votre opinion générale.

Mme Wayne: Je crois qu'il faut imposer une réglementation. Je crois que ce secteur devrait être réglementé.

M. Crosby: Les provinces semblent être réticentes à contrôler ce genre d'activités. C'est en tout cas mon impression. Est-ce aussi la vôtre? Je vous demande cela parce que vous dites qu'il y a un danger que les voies secondaires soient abandonnées du jour au lendemain.

Mme Wayne: C'est vrai.

M. Crosby: Seriez-vous plus favorable aux activités des sociétés exploitant des voies secondaires si on avait la garantie qu'elles ne pourraient pas abandonner les services du jour au lendemain et si l'on contrôlait leurs activités?

Mme Wayne: Nous préférons le système d'aujourd'hui, avec le CP et le CN. Par contre, si le système est remplacé par un ensemble de sociétés exploitant les petits trajets, le gouvernement fédéral devrait imposer une réglementation pour fixer les responsabilités et les objectifs.

M. Crosby: Abordons maintenant brièvement le transport aérien. Certes, vous n'en parlez pas de manière détaillée dans votre mémoire, mais nous savons que c'est un problème important pour tout le pays, et surtout pour les Maritimes, où il n'y a peut-être pas toujours de la place pour deux sociétés concurrentes. Je dois dire que j'ai entendu beaucoup d'employés d'Air Canada, et vous aussi, j'en suis sûr, s'opposant à ce que l'on accorde une aide aux lignes aériennes Canadien international ou à toute compagnie aérienne étrangère. Qu'en pensez-vous? Je ne veux pas vous obliger à traiter d'un sujet qui. . .

Mme Wayne: Il n'y a pas de problème.

M. Crosby: D'après vous, qu'est-ce qui est plus important: conserver les compagnies aériennes canadiennes ou garantir les investissements nécessaires dans le secteur du transport aérien?

[Texte]

Ms Wayne: I believe when it comes to air service, it is not any different from the rail service. In order to have a quality of life in your area and attract business—when I'm talking quality of life, though, I'm talking about people being able to work and feed their families—particularly when you are talking about the maritime provinces, you have to have all modes of transportation. If that means that the federal government has to give a subsidy or has to assist financially, then that has to be done. Look at the people who fly into Saint John every day for the frigate program. Think about it; look at it. Look at the people who are flying in here because you have the largest oil refinery in Canada sitting here; there are two pulp and paper industries, Crosby Molasses, Simms sponge factory; Lantic Sugar.

• 1505

What I don't understand is that when I was sitting in Toronto airport last night, and it was much the same in Winnipeg, there was one flight going out from CP at 1:55 a.m. and the one from Air Canada is going out at 2:05 a.m., and I'm saying, mother of God, what are you doing? No wonder you're going broke!

Mr. Crosby: They usually go at the same time.

Ms Wayne: One good thing, which made me feel really good, was that they announced that they had overbooked, Howard. So I heard her on there talking to the girl with Canadian saying, can you accommodate some of them, can you help some of them?

We have major concerns when you have a monopoly. We've watched monopolies so we know what happens, so you do have a concern with that. Competition is good no matter what it is. They also have an obligation. Let's face it. I don't know about air traffic controllers, but I think there's certainly an opportunity to streamline the operations to cut back the cost.

Mr. Crosby: So you favour the maintenance of two airlines.

Ms Wayne: That's right.

Mr. Crosby: But there are limits.

Ms Wayne: There are limits.

Mr. Crosby: You mentioned subsidies. I always try to make the point in my area of Nova Scotia and in Halifax that there's only one cash store in Ottawa. If you're taking money out for highways, it's not going to be there for port construction and so on. I think perhaps we failed somewhat in the maritimes. Far be it from me to condemn anybody else. We want help for a port, we want help for a highway, we want help for this, as though they were not connected, whereas from the national perspective that's all money flowing into the region or flowing into the province, and so on. I think it's important that we establish clear priorities regarding what our basic and essential needs are versus those that are perhaps not quite as basic and essential. I certainly agree that transportation is at the top of the list.

Ms Wayne: Thank you very much.

The Chairman: I listened very attentively to what you had to say, Mayor Wayne. As I mentioned initially, the brief is certainly very precise. I'm not sure I share your concern about the voices around the cabinet table in Saint John. It always has

[Traduction]

Mme Wayne: À mon avis, le transport aérien n'est pas différent du transport ferroviaire. Pour attirer les entreprises dans une région, afin d'y garantir une qualité de vie adéquate, c'est-à-dire de permettre aux gens de travailler et de nourrir leur famille, il faut utiliser tous les modes de transport, et c'est d'autant plus vrai dans les provinces maritimes. Si cela exige que le gouvernement fédéral offre des subventions, ou une aide financière quelconque, il faut l'accepter. Songez aux gens qui viennent tous les jours à Saint-Jean, en avion, dans le cadre du programme de fabrication des frégates. Songez aux gens qui viennent ici en avion parce que nous avons la plus grande raffinerie de pétrole du Canada. Songez à ceux qui viennent pour nos deux usines de pâtes et papier, pour Crosby Molasses, Simms sponge factory, pour Lantic.

Voici l'expérience que j'ai eue à l'aéroport de Toronto, hier soir, et j'ai déjà vu la même chose à Winnipeg. Il y avait un vol du CP qui partait à 1h55, et un vol d'Air Canada à 2h05. C'est incroyable! Doit-on s'étonner qu'ils font faillite?

M. Crosby: Ils partent généralement en même temps.

Mme Wayne: Évidemment, cela est utile quand ils ont accepté trop de réservations. À Toronto, j'ai entendu la préposée d'Air Canada demander à celle de Canadien si elle pouvait accepter certains de ses passagers.

Les situations de monopole causent toujours des problèmes. La concurrence est toujours bonne. Il n'en reste pas moins que les compagnies aériennes pourraient certainement rationaliser leurs activités, afin de réduire leurs coûts, mais je ne sais pas dans quel domaine. Peut-être avec les contrôleurs du trafic aérien, mais je ne sais pas.

M. Crosby: Vous êtes en faveur de deux compagnies aériennes.

Mme Wayne: C'est cela.

M. Crosby: Mais il y a des limites.

Mme Wayne: En effet.

M. Crosby: Quand on parle de subventions, j'essaie toujours d'expliquer aux gens de ma région, en Nouvelle-Écosse, et à ceux de Halifax, qu'il n'y a qu'une seule source de deniers publics à Ottawa. Si on investit de l'argent dans les autoroutes, il n'y en a pas autant pour construire des ports, et vice versa. Peut-être avons-nous mal expliqué la situation dans les provinces maritimes. Je ne reproche rien à personne, mais nous pourrions peut-être mieux faire à cet égard. Nous voulons donner de l'aide aux autorités portuaires, nous voulons construire des routes, mais il faut bien comprendre que tout cela est relié, du point de vue national, et qu'il s'agit toujours d'argent qui est investi dans telle ou telle région ou province. À mon sens, il importe d'établir clairement nos priorités en ce qui concerne les besoins fondamentaux et essentiels et d'autres besoins qui le sont peut-être moins. Je suis cependant tout à fait d'accord pour dire que les transports devraient être en haut de la liste.

Mme Wayne: Merci beaucoup.

Le président: Je vous ai écoutée avec beaucoup d'attention, madame Wayne. Comme je l'ai déjà dit, votre mémoire est très précise. Par contre, je ne suis pas sûr de partager vos préoccupations au sujet du pouvoir des députés de Saint-Jean au

[Text]

reminded me of the little engine that could. Certainly there were strong voices around the cabinet table when it came time to decide on the frigate program. Guess where the frigate program ended up? I think there are different examples that we can use.

I do concur—at some risk of annoying CP officials—that when it comes to making these decisions they act quite frequently like an angry god with a sinner who just refused to let go. When it comes to matters of this nature they react somewhat with tunnel vision. Unfortunately that tunnel vision seems to be directed towards the Rocky Mountains rather than through to Saint John.

I recall very well in the days of passenger service—and I know you would too, because I know I'm no older than you are—the determination of CP to get rid of passenger services from Saint John to Montreal. This goes back to what Ralph had to say. He mentioned that the determination should be over a five-year period, for example. I'm not so sure that I feel we can take any confidence in approaching it from that direction, simply because I know it took years of negligence from the point of view of passenger service on the part of CP for them finally to convince the powers that be that they should be allowed to drop it.

My concern would be, if they have indeed gone about this like an angry god with a sinner, that they are not going to be thwarted from their intention to just downgrade that service to the point where there's nothing left any longer. What's your reaction to that sort of scenario? Do you not have some concern that CP may be determined to terminate their interest in Canada at Thunder Bay and just act accordingly?

• 1510

Mr. Murray: I guess I'd prefer, Mr. Corbett, not to do too much bashing here. There's going to be plenty of opportunity for that starting June 14.

The Chairman: Surely you didn't think I was bashing anybody.

Mr. Murray: However, I'm inclined to agree with you that it's pretty well what they want to do. They've devised a plan of how to do it. I pretty well agree with you that east of Thunder Bay we may see very little rail service if the two railways are of a mind to do that in the near future. I think it would be to the detriment of Canada. There's no doubt about that. I think CP has invested sufficient funds in the United States to warrant their becoming a north-south railroad, except for perhaps the great subsidies they get to carry goods west from Thunder Bay. I'm inclined to agree with you. They will find a way to write down eastern Canada in favour of a north-south operation from Montreal-Toronto, through Chicago into the United States' markets, and then maintain the good lucrative western markets that they now have.

The Chairman: My feeling is—and I suspect you might wish to comment on this one way or the other—that this is probably a substantial reason why we are not in a position in this country to change radically the way we do business with reference to the public interest and the public good. We must always have an access through the political system to ensure that the economic viability and welfare of a certain region of the country is not imperilled to the benefit of another.

[Translation]

sein du Cabinet. Croyez-moi, il y a eu des députés très dynamiques qui ont défendu le programme des frégates, au sein du Cabinet, et vous savez quelle ville l'a obtenu. Il y a probablement d'autres exemples de même nature.

Au risque de vexer les gens du CP, je dois reconnaître que certaines des décisions sont prises d'une manière qui peut nous étonner. C'est comme si un dieu courroucé refusait d'absoudre un pécheur. On a l'impression parfois que les décideurs agissent sans vraiment réfléchir. Hélas, dans ces cas, ils semblent toujours préférer les Rocheuses aux Maritimes.

Je me souviens très bien, et vous aussi sans doute, car nous avons le même âge, de ce qui est arrivé quand le CP avait décidé d'abolir les services de transport de passagers entre Saint-Jean et Montréal. Cela nous ramène à ce que disait Ralph au sujet de l'obligation de fournir un préavis, par exemple de cinq ans. Je ne suis pas convaincu que cela soit une solution suffisante, parce que je sais qu'il a fallu des années de négligence des services de transport de passagers par le CP pour finalement convaincre les autorités d'autoriser la société à abandonner ce trajet.

Si je reprends mon image du dieu courroucé qui agit avec fureur, je crains qu'on ne réussisse pas à les faire changer d'avis, car ils pourront toujours laisser le service se détériorer à un point tel qu'il sera devenu complètement inutile. Comment réagissez-vous à ce genre de scénario? Ne craignez-vous pas que le CP n'ait pris la décision absolue de couper son réseau ferroviaire à Thunder Bay et de tout faire pour y arriver?

M. Murray: Je crois, monsieur Corbett, que je préférerais ne pas trop leur taper dessus. Les occasions de le faire ne manqueront pas à partir du 14 juin.

Le président: J'espère bien que vous ne pensiez pas que je critiquais qui que ce soit.

M. Murray: Je suis cependant tenté de penser, comme vous, que c'est à peu près ce qu'ils veulent faire. Ils ont conçu un plan pour cela. Je pense, comme vous, que le service ferroviaire risque d'être très limité à l'est de Thunder Bay si les deux sociétés de chemin de fer décident de procéder ainsi dans le proche avenir. Je crois que ce serait préjudiciable au Canada. C'est indiscutable. Je pense que le CP a investi suffisamment d'argent aux États-Unis pour justifier une exploitation uniquement dans le sens nord-sud, en dehors, peut-être du transport de marchandises vers l'Ouest, à partir de Thunder Bay, pour laquelle cette société reçoit des subventions importantes. Oui, je crois que vous avez raison. Le CP trouvera bien un moyen de réduire le service dans l'est du Canada en faveur d'une exploitation nord-sud à partir de Montréal et de Toronto, via Chicago, vers les marchés américains, tout en conservant ses marchés lucratifs de l'Ouest.

Le président: J'ai l'impression—et vous aurez sans doute des remarques à faire à ce sujet—c'est probablement une des raisons les plus importantes pour lesquelles notre pays est incapable de transformer radicalement la manière dont nous menons nos affaires, en ce qui concerne l'intérêt public et le bien public. Il est indispensable que nous puissions agir par l'intermédiaire du régime politique pour s'assurer que la viabilité et le bien-être économiques d'une région ne sont pas compromis au profit du nôtre.

[Texte]

Mr. Murray: I have one more comment on what you said, Mr. Corbett. I don't think the plan of CP is to abandon our line from Saint John to Montreal; the plan for CP Rail is to abandon Atlantic Canada. They want no part of it any more. It's not in their future, and they plan to leave Atlantic Canada. I think that's almost more of the issue than—

The Chairman: To CP's credit, they have been very much upfront with us, at least as far as the standing committee is concerned, and have very much confirmed, to our satisfaction at any rate, that it is their intention to withdraw from eastern Canada, let alone Atlantic Canada.

Ms Wayne: On that, when they're speaking with you, Mr. Chairman, did they show any feeling or compassion for the fact that where they're at today and the millions they can invest across the border in the U.S. came from the people in eastern Canada as well as the other parts of Canada? That's where their dollars and cents came from. Our VIA, we don't just lose it for freight... That VIA, which we fought so hard for with everybody's help, and which we maintained, no longer operates down into Brownville Junction either. It's gone. Yet we just had a big celebration because we got the new cars, and yet our ridership was up and our revenue was up in this area. That's an example. If it's sold properly and you do it right, then you're going to increase your ridership; you're going to increase your revenue. They have an obligation to Canada.

Mother of God, out in Edmonton, Alberta, they have a brand-new hotel. There's a Sir MacDonald, if that's the one... Mother of God, I'm sitting there saying, they're in the hotel business, but they're supposed to be in the railway business. They haven't any money for the railway business back east, but they have money for hotels. Bob, it's fine to invest in hotels and everything else, but they're supposed to be the railway system that brought this country together from coast to coast. Do they think they're going to tear the country apart from coast to coast? No way, absolutely no way, Bob.

The Chairman: Thank you, Mayor Wayne. Thank you, Ralph, for your attendance on the committee today. It has been most interesting, as it was expected.

Ms Wayne: Thank you.

The Chairman: I hope you enjoy the rest of your day.

Ms Wayne: Thank you very much. Thank you for coming. We really appreciate it. Enjoy yourself. Thank you, Mr. Crosby. Thank you, Mr. Arseneault.

• 1515

The Chairman: A great deal of patience has been exhibited by our next witnesses, who have been here from the very beginning this morning. I'd like to call upon Mr. Ramsay Armitage and Mr. Peter Vuillemot from the Atlantic Provinces Transportation Commission.

[Traduction]

M. Murray: J'ai une autre remarque à ajouter à ce que vous avez dit, monsieur Corbett. Je ne pense pas que le CP ait l'intention d'abandonner notre ligne de Saint-Jean à Montréal; ce que vise cette société, c'est d'abandonner le Canada atlantique tout entier. Elle ne veut plus en entendre parler. Cette région ne figure plus dans ses plans de l'avenir, et elle a donc l'intention de l'abandonner. Je crois que c'est peut-être encore plus important que...

Le président: À la décharge du CP, je dirai qu'elle s'est montrée très franche à notre égard, en tout cas, à l'égard du comité permanent, et a effectivement confirmé, de manière tout à fait claire en ce qui nous concerne, qu'elle a l'intention de se retirer de l'est du Canada et pas seulement du Canada atlantique.

Mme Wayne: Lorsque les représentants du CP ont comparu devant vous, monsieur le président, ont-ils manifesté le moindre regret ou la moindre compassion devant le fait que la place que la société occupe aujourd'hui et les millions qu'elle peut investir aux États-Unis, elle les doit autant aux habitants de l'est du Canada qu'à ceux des autres régions de notre pays? C'est de là que leur vient tout cet argent. Notre VIA Rail ne sera pas seulement perdu pour le transport des marchandises... Ce VIA Rail pour lequel nous nous sommes tellement battus avec l'aide de tout le monde, et qui nous doit de continuer à exister, ne dessert plus l'embranchement de Brownville. Il a disparu. Pourtant, nous venons d'avoir une grande manifestation pour marquer la réception des nouveaux wagons; pourtant le nombre des passagers dans la région était en augmentation et nos recettes aussi. Voilà un exemple. Lorsque la promotion est bien faite, le nombre des passagers augmente et aussi, les recettes. Ces gens-là ont une obligation à l'égard du Canada.

Mais bon sang, à Edmonton, le CP a un hôtel tout neuf, le Sir MacDonald, je crois... et je suis là à me demander pourquoi ils sont dans l'industrie hôtelière, alors qu'ils sont censés être une société ferroviaire. Le CP n'a pas d'argent pour exploiter dans l'Est; pourtant, il en trouve toujours pour ses hôtels. Bob, c'est bien joli d'investir dans des hôtels et dans tout le reste, mais voilà une société qui a créé le réseau ferroviaire qui a permis l'unification de ce pays, d'un océan à l'autre. Pense-t-elle qu'elle va complètement défaire ce qu'elle a fait? Il n'en est absolument pas question, Bob.

Le président: Merci, madame la mairesse. Merci, Ralph, d'être venu aujourd'hui. Comme prévu, vos commentaires ont été très intéressants.

Mme Wayne: Merci.

Le président: J'espère que vous passerez une bonne fin de journée.

Mme Wayne: Merci beaucoup. Merci d'être venus; nous y sommes vraiment sensibles. Passez un agréable séjour. Merci, monsieur Crosby. Merci, monsieur Arseneault.

Le président: Les témoins qui vont maintenant comparaître ont fait preuve de beaucoup de patience: ils attendent depuis le début de la matinée. J'appelle maintenant M. Ramsay Armitage et M. Peter Vuillemot, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

[Text]

We look forward to your testimony here this afternoon. I'm very pleased that you have seen your way clear to participate in the hearings of the standing committee. Welcome, gentlemen, and I invite you to proceed.

Mr. Ramsay Armitage (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): May I start off by noting that we feel this is an extremely important process, and in fact we very much appreciate the opportunity to present our views and participate.

Our submission was sent to your committee, Mr. Chairman, in advance. We don't intend to read our submission, but I would like to give you just a brief overview of some of the key points, if I may.

First of all, so you will understand what the Atlantic Provinces Transportation Commission is and why we're here, I'd like to mention that we're an advisory organization, and that we represent the interest of Atlantic provinces shippers in transportation matters. In specific terms, our role is to obtain the best transportation services possible at the lowest cost to enable our manufacturers and producers to compete in both domestic and world markets.

In our submission we support the general thrust of the existing legislation. We support the general policy objectives of the NTA Review Commission report, which is to allow market forces in competition to be the primary factors in the provision and the level of transportation services.

If you'll refer to appendix C of our brief, you'll note that we have very concisely conveyed our views on each and every one of the 56 recommendations of the review commission. If you refer to appendix D, we go the further step of giving our views and position on each and every one of the other proposals as contained in the review commission report.

I'd like to note that the import and the impact of some of the other proposals would be quite substantial. One might have been inclined perhaps to dismiss those as being relatively insignificant things, but we see some very significant things there. In any case, we've commented on each of them in appendix D.

While we agree with many of the report's recommendations, as I've just indicated, there are three key areas of major concern where we disagree with the commission. One, and perhaps first and foremost, is the element of regional economic development; that is recommendation 33. I'll expand on each of these very briefly but I'll identify them first. Number two is rail line development; that's recommendation number 8. Number three concerns subsidies and cost controls or user pay; recommendations 34, 35 and 36.

Regarding regional economic development—and our brief expands on this somewhat—transportation is indeed a key element to the future economic development of the Atlantic region and, for that matter, other regions of Canada. Recognition of this, in our view, should be retained as part of our national transportation policy. Adequate and efficient transportation facilities are essential to ensure that the various regions of the country realize their economic potential. I'm just

[Translation]

Votre témoignage, cet après-midi, est attendu avec impatience. Je suis très heureux que vous ayez décidé de participer aux audiences du comité permanent. Soyez les bienvenus, messieurs; vous avez la parole.

M. Ramsay Armitage (directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Permettez-moi de déclarer, pour commencer, que nous estimons qu'il s'agit là d'un processus extrêmement important, et que nous sommes en fait très heureux de pouvoir y participer et vous présenter nos vues.

Notre mémoire a déjà été envoyé à votre comité, monsieur le président. Nous n'avons pas l'intention de le lire, mais si vous me le permettez, je voudrais vous présenter un bref aperçu de certains des points les plus importants.

Premièrement, pour que vous compreniez bien ce qu'est la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et la raison pour laquelle nous sommes ici, je tiens à préciser que nous sommes un organisme consultatif et que nous représentons les intérêts des expéditeurs des provinces de l'Atlantique dans le domaine des transports. Plus précisément, notre rôle est d'obtenir les meilleurs services de transport possibles, au coût le moins élevé, afin de permettre à nos fabricants et à nos producteurs d'être compétitifs sur les marchés intérieur et mondial.

Dans notre mémoire, nous nous déclarons favorables à l'orientation générale de la loi actuelle. Nous sommes d'accord avec les objectifs politiques généraux exprimés dans le rapport de la Commission d'examen de la LTN, qui sont de permettre aux forces du marché de jouer et d'être les principaux facteurs de la prestation de services de transport et de leur niveau.

Si vous vous reportez à l'annexe C de notre mémoire, vous noterez que nous y présentons brièvement nos vues sur chacune des 56 recommandations de la Commission. À l'annexe D, nous présentons en plus notre opinion sur chacune des autres propositions contenues dans le rapport de la Commission d'examen.

Je tiens à faire observer que l'importance et l'impact de certaines des autres propositions seraient fort importants. On pourrait peut-être être tenté de les traiter à la légère, mais à notre avis, elles contiennent des éléments très importants. Quoi qu'il en soit, nous commentons chacune d'entre elles à l'annexe D.

Bien que nous soyons d'accord avec beaucoup des recommandations du rapport, comme je viens de le dire, il y a trois points, très importants, sur lesquels nous ne suivons pas la Commission. Le premier, et peut-être le plus important, est le développement économique régional, sujet de la recommandation 33. Je ferai ensuite quelques commentaires sur chaque recommandation, mais je voudrais tout d'abord les identifier. Le second point est le développement des lignes de chemin de fer, sujet de la recommandation numéro 8. Le troisième a trait aux subventions et aux contrôles des coûts ou au financement par l'utilisateur, sujet des recommandations 34, 35 et 36.

En ce qui concerne le développement économique régional—notre mémoire examine ce point de manière un peu plus détaillée—les transports sont effectivement un élément clé du développement économique futur de la région de l'Atlantique et, d'ailleurs, des autres régions du Canada. Ce devrait être un des fondements de notre politique en matière de transports nationaux. Des installations de transport suffisantes et efficaces sont indispensables pour que les diverses régions

[Texte]

stealing a few words from our brief in that regard. This is particularly true in the Atlantic region, where manufacturers and producers must rely on distant markets to sustain a level of production necessary to maintain viable operations. The second concern is rail line abandonment. Recommendations of the commission ignore the need to at least ensure the retention of an essential rail network. The APTC believes that an essential rail network serving the region must be identified and that measures must be put in place to ensure its continued operation. The recommendations of the review commission do nothing to address this concern.

• 1520

Mr. Chairman and members of the committee, if I could direct your attention to page 7 of our submission, you'll see a graph depicting the extent of rail line abandonment since the introduction of the new process under the less regulated environment from January 1, 1988, to the present time. I should make a note that Newfoundland figures are not included in this. We didn't include that for the very reason that this was something that was negotiated between the Province of Newfoundland and the Government of Canada. It was something that was agreed to, so it wasn't part of the abandonment process. These figures purely depict the abandonments that have taken place or are proposed to take place in the three maritime provinces as compared to the abandonment rate elsewhere in Canada.

You can see, perhaps, why our concern is heightened, because a great deal of our system has already been lost. In fact, unless the brakes are applied and something is done to prevent the abandonment of very much more of the system, we feel the abandonment process is going to involve main lines—in fact, lines that we consider to be essential for the retention of a meaningful rail service to meet the needs of this region. One example of that, frankly, is the car abandonment between Saint John and Sherbrooke.

I want to comment briefly on the third concern we have, regarding subsidies, and in particular draw your attention to the Atlantic region freight assistance program, which we consider to be vital to the ability of manufacturers and producers to compete in the more concentrated markets of Canada and which must be maintained if that objective is to be met.

That isn't to say that we oppose a comprehensive review. In fact, we are clearly on record with the Minister of Transport on a number of occasions as supporting the need for a comprehensive review of that program to make sure the objectives of the program are being met in the most effective way. We have volunteered ourselves to cooperate and assist with any such review.

As a matter of further edification, with regard to our concern about the Atlantic region freight assistance program, I'd like to draw your attention to the fact that those subsidies are paid to carriers as a means of achieving a reduction in freight rates. The intention of that is to minimize the distance disadvantage and to enhance the competitive position of manufacturers and producers located in Atlantic Canada.

[Traduction]

du pays puissent réaliser leur potentiel économique. Ce sont là des mots que j'emprunte à notre mémoire. C'est particulièrement vrai de la région de l'Atlantique, où les fabricants et les producteurs sont obligés de compter sur des marchés lointains pour maintenir le niveau de production nécessaire à la viabilité de leurs opérations. Le second point qui nous préoccupe est l'abandon de lignes de chemin de fer. Dans ses recommandations, la Commission ne tient pas compte du fait qu'il est indispensable de maintenir, au minimum, un réseau de lignes essentielles. La CTPA estime qu'il convient de définir le réseau de lignes essentielles qui dessert la région et qu'il faut prendre des mesures pour assurer le maintien de son exploitation. Les recommandations de la Commission d'examen ne contiennent rien à ce sujet.

Monsieur le président et membres du comité, si vous voulez bien vous reporter à la page 7 de notre mémoire, vous y trouverez un graphique qui illustre l'étendue des abandonns de lignes depuis le début du nouveau processus marqué par une certaine déréglementation, c'est-à-dire depuis le 1^{er} janvier 1988 jusqu'à maintenant. Je précise que les chiffres concernant Terre-Neuve ne sont pas inclus. Nous les avons exclus parce qu'il s'agissait d'une entente négociée entre la province de Terre-Neuve et le gouvernement du Canada et que cela ne faisait donc pas partie du processus d'abandon. Ces chiffres concernent strictement les abandonns de lignes qui ont déjà eu lieu ou qui sont prévues dans les trois provinces maritimes, comparés au taux d'abandon dans le reste du Canada.

Une grande partie de notre réseau a déjà disparu et vous comprendrez donc peut-être pourquoi nous sommes si inquiets. En fait, à moins qu'on ne donne un grand coup de frein et qu'on fasse quelque chose pour empêcher l'abandon d'une bonne partie des lignes qui restent, nous craignons que le processus ne s'applique également aux grandes lignes—en fait, aux lignes que nous considérons encore essentielles au maintien d'un service ferroviaire capable de répondre aux besoins de cette région. Un exemple en est l'abandon du transport de voyageurs entre Saint-Jean et Sherbrooke.

Je voudrais maintenant vous parler brièvement des subventions, notre troisième sujet de préoccupation, et attirer en particulier votre attention sur le programme d'aide au transport de la région de l'Atlantique, sans lequel il serait impossible aux fabricants et aux producteurs d'être compétitifs sur les marchés plus concentrés du Canada et dont le maintien s'impose donc.

Cela ne signifie pas que nous soyons opposés à un examen exhaustif de la situation. En fait, nous avons officiellement pris position à plusieurs reprises devant le ministre des Transports en faveur d'un examen complet de ce programme afin de s'assurer que les objectifs de celui-ci sont atteints de la manière la plus efficace possible. Nous nous sommes proposés pour coopérer et apporter notre aide à un tel examen.

Pour plus de précisions sur les raisons de nos craintes pour l'avenir du programme d'aide au transport de la région de l'Atlantique, j'attire votre attention sur le fait que ces subventions sont versées aux transporteurs afin d'obtenir une réduction des tarifs marchandises. L'objectif est de réduire au minimum le désavantage de la distance et d'accroître la compétitivité des fabricants et des producteurs du Canada atlantique.

[Text]

A very important point that I think might have been overlooked by the NTA Review Commission is the fact that the program is paid to all carriers on a generally equal basis. It does not distort the transportation marketplace. Their emphasis in the background leading to the recommendations of both subsidies seems to be the distortion that subsidies often cause in relation to the normal market activities. Frankly, that is not the case, in our view, with regard to the Atlantic region freight assistance program.

In any case, Mr. Chairman and gentlemen, these areas are discussed more fully in our submission. I hope you will have a chance to read it, if you haven't already done so. Peter and I are here jointly to deal with any questions you might have, and we'll be glad to try to answer them.

The Chairman: Thank you, Mr. Armitage, for your presentation. I'll ask Mr. Arseneault to lead off.

Mr. Arseneault: Thank you, Mr. Chairman. The first question I have is with regard to the Rivard commission. Your commission is quoted in that as a quote. I'll read it to you. I'm wondering if you would comment whether your position at the commission is still the same. It's here and I quote:

The overall effect of the relaxation of regulatory controls on the transportation industry in Canada has been positive for Atlantic region shippers. Could you comment on that with regard to Atlantic region shippers, and also with regard to transportation directly, whether you still hold that same view and whether there's some negative effect of deregulation.

• 1525

Mr. Armitage: Yes, thank you, Mr. Arseneault, I'll be glad to try to comment on that.

We have the advantage of having been engaged by the National Transportation Agency to monitor on an annual basis, since the introduction of deregulation in 1988, the impact specifically on the Atlantic region. During that process I think Peter has made six separate reports, generally prophetic, to the NTA agency, based on survey results—surveys of shippers, of carriers—and general communication, particularly with users of transportation, to determine whether or not there had been any deterioration or changes in the adequacy, in the level of transportation, whether freight rates had been increasing dramatically or showing any significant changes and other measures of the level of transportation services and the ability of our manufacturers and producers to maintain their position or enhance their position in the marketplace.

Frankly, each of those survey results was very positive to the effect that it did indeed enhance competition. Because of that competition, it became literally a buyers' market. Shippers were in a much better position to negotiate more favourable freight rates.

There's just one other point that comes to mind that I think is significant. In terms of the benefits of competition with the introduction of deregulation, I think you have to look at the previous regulations as not being that effective in really protecting the interest of shippers, so the element of introducing more competition in the marketplace certainly was beneficial, and the regulations that were in place weren't helping that much anyway.

[Translation]

La Commission d'examen de la LTN a peut-être également oublié un point très important: le fait que le versement des subventions à tous les transporteurs se fait sur une base d'égalité. Le programme n'a aucun effet de distorsion sur le marché des transports. Le raisonnement qui a conduit à recommander les deux subventions semble être inspiré par l'idée que les subventions créent souvent une distorsion des activités normales du marché. Franchement, nous ne pensons pas que ce soit le cas du programme d'aide au transport de la région de l'Atlantique.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président et messieurs, ce sont des points que nous examinons plus en détail dans notre mémoire. J'espère que vous pourrez le lire si vous ne l'avez pas déjà fait. Peter et moi-même nous ferons un plaisir d'essayer de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Armitage, de votre déclaration. J'invite M. Arseneault à ouvrir le feu.

M. Arseneault: Merci, monsieur le président. Ma première question concerne la Commission Rivard. Votre commission est citée dans son rapport. Je vais vous lire le passage. Peut-être pourriez-vous me dire si la position de votre commission est toujours la même. Voici ce qu'on peut lire dans le rapport:

L'effet d'ensemble du relâchement des contrôles réglementaires sur l'industrie des transports au Canada a été favorable aux expéditeurs de la région de l'Atlantique. Pourriez-vous nous dire, en ce qui concerne les expéditeurs de la région de l'Atlantique, et aussi les transports proprement dits, si vous n'avez pas changé d'avis et si la déréglementation a pu avoir des effets négatifs?

M. Armitage: Oui, merci, monsieur Arseneault. J'essaierai avec plaisir de vous répondre.

Nous avons l'avantage d'avoir été chargés par l'Office national des transports de suivre d'année en année, depuis le début de la déréglementation en 1988, les effets que celle-ci a eus sur la région de l'Atlantique. Au cours de ce processus, je crois que Peter a rédigé 6 rapports distincts, en général prophétiques, à l'intention de l'Office. Ces rapports étaient fondés sur les résultats d'enquêtes auprès des expéditeurs, des transporteurs et un dialogue, en particulier avec les usagers, afin de déterminer si le niveau et la qualité des transports avaient changé ou diminué, si les tarifs marchandises avaient considérablement augmenté ou sensiblement changé. Il a également utilisé d'autres mesures du niveau des services de transport et de la capacité de nos fabricants et de nos producteurs de maintenir ou d'améliorer leur position sur le marché.

Franchement, les conclusions de chacune de ces études ont été très positives car la déréglementation a effectivement stimulé la concurrence, et le marché est donc littéralement devenu un marché d'acheteurs. Les expéditeurs étaient bien mieux placés pour négocier des tarifs de transport plus favorables.

Un autre point important me vient à l'esprit. Lorsque l'on considère les avantages de la concurrence que l'on doit à la déréglementation, je crois qu'il faut également tenir compte du fait que les règlements antérieurs n'assuraient pas une protection particulièrement efficace des expéditeurs. C'est la raison pour laquelle l'intensification de la concurrence sur le marché leur a certainement été profitable.

[Texte]

Mr. Arseneault: On the negative side of deregulation, are you saying there are no negatives?

Mr. Armitage: I suppose it depends on your perspective. From a shipper point of view, generally speaking, it's been positive. I don't think this has been due, for the most part, to deregulation but rather to the recession. Deregulation did come along at a very inopportune time, just when the recession was setting in. The market was decreasing and more carriers were coming on the scene to compete for a smaller pie. It did have a rather negative impact on some of the established carriers. However, many of the more effective carriers are still in place, and their position has in fact been improved.

Mr. Arseneault: On a different subject, there's a specific question on page 9 of your brief, the second paragraph: "Consideration of lines for inclusion in an essential rail network..." You end that paragraph saying that no region of the country should be without service provided by either a national rail network or a national highway system. national highway system would be the Trans-Canada Highway.

Mr. Peter A. Vuillemot (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): There was a national highway policy study that did identify a national highway network. That network was identified, I think, about three years ago, but no policies and no plan have been put in place to develop that, other than that the identification of it has been done. I understand there's still some ongoing work there.

Mr. Arseneault: Is the proposal, as you're putting forth in this paragraph, a proposal that's acceptable to most provinces and to the federal government or is that something you're advancing now in relation to this study?

Mr. Vuillemot: This is something that we, the APTC, are advancing for consideration. This paragraph and the preceding page are part of a proposal we've been advocating for a number of years, trying to have the governments of this country look at the transportation networks we need—the rail network, the highway network, the air network, the marine network—not in isolation from one another but in a more compatible or overall fashion, to try to determine what this country needs in the way of transportation, what fits where, and what is the best mix and fit for the Atlantic region, for western Canada, and for the country as a whole. The main point, particularly in that paragraph, is that we think you should not look at an essential rail network or highway network in isolation from the other modes. You have to look at the whole package, and that's what we were trying to convey.

[Traduction]

M. Arseneault: Voulez-vous dire que la déréglementation n'a eu aucun effet négatif?

M. Armitage: Je pense que cela dépend du point de vue. En règle générale, elle a été positive pour l'expéditeur. Je pense d'ailleurs que la récession a joué un rôle plus important que la déréglementation. Celle-ci est intervenue à un moment très inopportun car elle a coïncidé avec le début de la récession. Le marché a diminué et la part du gâteau aussi, alors que le nombre des transporteurs augmentait. La situation a eu un impact assez négatif sur certains des transporteurs établis. Cependant, chez les plus efficaces d'entre eux, beaucoup sont encore là et leur position s'est, en fait, améliorée.

M. Arseneault: Passons à autre chose. Au deuxième paragraphe de la page 9 de votre mémoire, vous abordez une question précise: «L'étude des lignes destinées à être incluses dans un réseau de lignes ferroviaires essentielles». . . Vous concluez ce paragraphe en déclarant qu'aucune région de notre pays ne devrait être privée d'un service assuré soit par un réseau ferroviaire national, soit par un réseau routier national, c'est-à-dire, dans le cas présent, la Transcanadienne.

M. Peter A. Vuillemot (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Il y a eu une étude de la politique sur le réseau routier national qui, il y a environ trois ans, a défini ce réseau; mais ce n'est pas allé plus loin, aucun plan ni politique n'ont été mis en place pour créer un tel réseau. Quoique les travaux se poursuivent dans ce domaine.

M. Arseneault: La proposition, comme vous le dites dans ce paragraphe, est-elle acceptable pour la plupart des provinces et pour le gouvernement fédéral ou s'agit-il d'une idée que vous présentez maintenant à propos de cette étude?

M. Vuillemot: C'est une proposition que la CTPA désire vous soumettre. Ce paragraphe et la page qui le précède font partie d'une proposition que nous faisons depuis un certain nombre d'années, afin que les gouvernements de notre pays étudient les réseaux de transport dont nous avons besoin—le réseau ferroviaire, le réseau routier, le réseau aérien, le réseau maritime—mais qu'au lieu de le faire indépendamment pour chaque réseau, qu'ils procèdent de manière plus globale et compatible afin de déterminer les besoins de notre pays en matière de transport, les mesures qui conviennent selon la région et les formules les plus appropriées à la région de l'Atlantique, à l'Ouest canadien et à l'ensemble du pays. Ce qui est important, en particulier dans ce paragraphe, c'est que nous estimons qu'il ne faut pas étudier un réseau de lignes ferroviaires essentielles ou un réseau routier sans tenir compte des autres modes de transport. Il faut considérer l'ensemble; c'est ce que nous essayons de faire comprendre.

• 1530

Mr. Arseneault: It's sort of a trade-off. One part of the province has something—

Mr. Vuillemot: Not necessarily a trade-off. You must look at the needs. Major industrial users in the Saint John region have needs for rail, and smaller manufacturing plants have needs for truck. You can't have one without the other.

M. Arseneault: C'est une sorte de compromis. Une partie de la province a quelque chose. . .

M. Vuillemot: Pas nécessairement un compromis. Il faut tenir compte des besoins. Les gros usagers industriels de la région de Saint-Jean ont besoin du chemin de fer, et les petites usines de fabricants, de camions. On ne peut pas avoir l'un sans l'autre.

[Text]

Mr. Arseneault: You can see where this could be misinterpreted.

Mr. Vuillemot: Yes, I suppose it could be in that sense, but we think—

Mr. Arseneault: Or reinterpreted.

Mr. Vuillemot: Okay, I'll concede that.

Mr. Arseneault: You're fairly strong on this issue. Do all the Atlantic provinces support this sort of concept?

Mr. Vuillemot: This is a position that we have advanced as the Atlantic Provinces Transportation Commission, and it does generally have the support of the Atlantic province governments that are working on the various committees, the national rail network study and the highway one. They're working on those committees and this comes out of views of ours that we have expressed to those committees.

Mr. Angus: It's always a pleasure to have the commission before the transport committee to give us the collective wisdom of your years of work. Before I start, my compliments to the commission for the work you did in terms of recalibrating ARFAA and identifying those areas where it makes sense to remove the subsidy in order to protect essential areas.

Mr. Armitage: We appreciated your support and the support of other members of Parliament during the process.

Mr. Angus: Sometimes we all have to get together to do what's right.

Let me start first with the question of a basic rail network. Has the commission, in its own work, defined what the minimum rail network in Atlantic Canada should look like, either in terms of mapping and identifying the lines or broad policy statements that when applied would define what that network would look like?

Mr. Vuillemot: As a matter of fact, we have, and it's included on page 8 of the brief. We have suggested a number of criteria that might be used to identify essential rail lines, and these could be used to identify the appropriate lines within the region. We have taken that one step further and have identified lines in the region that we feel would fit the criteria that we have presented. We have taken this position from our knowledge and our understanding of shippers' needs in the region, and we fully realize that in developing networks there are other considerations—the federal government has consideration, the provincial government and so on and so forth.

Mr. Angus: In terms of the provinces you're associated with, have you had consultations with the deputy ministers of transport in arriving at this? Are they in tune? They're the ones who are sitting at the table trying to negotiate a national plan.

Mr. Vuillemot: Our proposal was put forward in a detailed submission that was sent into the central rail network committee and circulated to the provincial governments in this region. Yes, it generally has their support.

Mr. Armitage: Each of the provinces is represented on our board of directors and is privy to the discussions surrounding—

[Translation]

M. Arseneault: Vous comprenez aisément que cela pourrait être mal interprété.

M. Vuillemot: Oui, sans doute dans ce sens, mais nous pensons...

M. Arseneault: Ou réinterprété.

M. Vuillemot: D'accord, je le concède.

M. Arseneault: Vous avez pris assez vigoureusement position sur ce point. Toutes les provinces de l'Atlantique sont-elles d'accord avec vous?

M. Vuillemot: C'est une position que nous avons fait valoir en qualité de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, et elle bénéficie en général du soutien des gouvernements de ces provinces qui ont des représentants au sein des divers comités, celui d'études du réseau ferroviaire national et, aussi, celui du réseau routier national. Les vues que nous exprimons ici ont déjà été présentées devant ces comités.

M. Angus: C'est toujours un plaisir pour le Comité des transports de bénéficier de la sagesse collective de votre commission, qui est fondée sur la sagesse acquise par des années de travail. Pour commencer, je tiens à vous féliciter du travail que vous avez fait pour recalibrer l'AAC dans la région de l'Atlantique et pour déterminer les zones dans lesquelles il est logique de supprimer la subvention afin de protéger les zones essentielles.

M. Armitage: Nous avons apprécié votre soutien et celui des autres députés au cours de ce processus.

M. Angus: Il faut parfois faire front commun lorsque l'enjeu est justifié.

Je voudrais tout d'abord vous poser une question au sujet d'un réseau ferroviaire essentiel. Au cours de ses travaux, la Commission a-t-elle déterminé ce que serait un réseau ferroviaire minimum au Canada atlantique soit en établissant le tracé ou en établissant les principes généraux qui permettraient de définir l'aspect de ce réseau?

M. Vuillemot: Nous l'avons effectivement fait comme vous pourrez le voir à la page 8 de notre mémoire. Nous avons proposé un certain nombre de critères que l'on pourrait utiliser pour déterminer les lignes essentielles, critères qui pourraient être employés pour choisir les lignes appropriées dans la région. Nous sommes allés un peu plus loin et avons déterminé les lignes régionales qui, selon nous, répondraient à nos critères. Nous nous sommes fondés pour cela sur notre connaissance et notre compréhension des besoins des expéditeurs de la région. Nous savons pertinemment que d'autres considérations entrent dans l'élaboration de réseaux—il faut également tenir compte des désirs du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial, etc.

M. Angus: Avez-vous consulté les ministres des Transports de vos provinces pour parvenir à ces conclusions? Sont-ils d'accord avec vous? Ce sont eux qui essaient de négocier un plan national.

M. Vuillemot: Notre proposition a fait l'objet d'un mémoire détaillé qui a été envoyé au comité du réseau ferroviaire central ainsi qu'aux gouvernements provinciaux de la région. Oui, d'une façon générale, ils sont d'accord avec nous.

M. Armitage: Chacune des provinces est représentée à notre conseil d'administration et est au courant des discussions au sujet...

[Texte]

Mr. Angus: As governments?

Mr. Armitage: Yes, as governments.

Mr. Vuillemot: We are somewhat discouraged at the lack of progress. In this region we are seeing events outpacing the policy and this committee. By the time this committee gets around to identifying essential rail lines, particularly in relation to this region, those lines may have been abandoned for several years.

• 1535

Mr. Angus: That's right, and we've tried to impress upon the Minister of Transport the need to put a moratorium in place before any further applications proceed to the NTA. We can't stop the CP application or the CN application for Truro to Sydney because under the act the minister can only act about 60 days prior, but maybe we can do something, as CP and CN are examining everything that's left east of Winnipeg, before it gets to that point.

Within Atlantic Canada and since January 1, 1988, have you detected any modal shifts that can be directly attributed to deregulation—less rail being assumed by trucking, for example?

Mr. Vuillemot: There have been modal shifts that have perhaps gone both ways. There are commodities that have gone, for example, from rail to the trucking industry because of service requirements or because of competition. Truckers were very aggressive to start new business immediately after the 1988 implementation of the act. The railways were a little less aggressive at that time. In this region the railways have recently come on quite strongly with some of their intermodal programs and some of their rail cargo programs. Perhaps now we are seeing some traffic going back and forth as a result of competition. Certainly there have been some modal shifts because of the change in the regulation.

Mr. Angus: Has it balanced out where it's roughly the same percentage going by truck and by rail as it was prior to 1988, or is there more trucking now? Again, this is because of deregulation, not because of other factors.

Mr. Vuillemot: We don't have at our disposal hard facts on actual volumes moving by one mode or another, particularly because it is very difficult to get statistics on what's moving by the trucking industry. Our sense is, and I think this is general, that there is a slow decline in railway traffic in the region, and that is probably continuing.

Mr. Angus: Since deregulation have you noticed any directional shift in traffic directly related to deregulation? Is there more north-south or more east-west?

Mr. Vuillemot: There is not a directional shift in traffic directly related to deregulation, but a directional shift perhaps related to other factors.

[Traduction]

M. Angus: En tant que gouvernements?

M. Armitage: Oui.

M. Vuillemot: Nous sommes un peu découragés par l'absence de progrès. Dans cette région, les événements vont plus vite que la politique et que ce comité. Avant que ce comité ne parvienne à identifier les lignes essentielles, en particulier dans cette région, celles-ci risquent d'avoir déjà été abandonnées depuis plusieurs années.

M. Angus: C'est vrai, et nous avons essayé de convaincre le ministre des Transports d'imposer un moratoire avant que d'autres demandes ne soient présentées à l'ONT. Nous ne pouvons pas empêcher le CP ou le CN de le faire pour la ligne de Truro à Sydney car, en vertu de la loi, le ministre ne peut intervenir qu'environ 60 jours avant, mais peut-être pourrions-nous faire quelque chose, pendant que le CP et le CN étudient tout ce qui reste à l'est de Winnipeg, avant d'en arriver là.

Au Canada atlantique, depuis le 1^{er} janvier 1988, avez-vous détecté des changements de répartition entre les modes de transport qui puissent être directement attribués à la déréglementation—la diminution du transport par rail compensée par le camionnage, par exemple?

M. Vuillemot: Il y a eu des changements de répartition qui se sont peut-être faits dans les deux sens. Les camionneurs ont, par exemple, enlevé le transport de certaines marchandises aux chemins de fer à cause des exigences en matière de service ou de concurrence. Les camionneurs sont vigoureusement partis à la conquête du marché immédiatement après la mise en oeuvre de la loi en 1988. Les sociétés de chemin de fer ont alors fait preuve d'un peu moins de dynamisme. Dans cette région, ils ont récemment réagi avec vigueur en lançant des programmes intermodaux et des programmes de transport de fret. On constate donc maintenant certaines fluctuations de trafic entre les divers modes, à cause de la concurrence. Le changement de la réglementation a indiscutablement contribué à cela.

M. Angus: Est-on parvenu à un équilibre et la répartition en pourcentage entre camion et rail est-elle à peu près ce qu'elle était avant 1988, ou le transport routier prévaut-il maintenant? Encore une fois, je parle là des effets de la déréglementation, et pas d'autres facteurs.

M. Vuillemot: Nous ne disposons pas de données précises sur les volumes transportés par chaque mode, notamment parce qu'il soit difficile d'obtenir des statistiques sur les volumes transportés par camion. En règle générale, nous estimons qu'il y ait une légère diminution du transport ferroviaire dans la région et que cette tendance se poursuivra.

M. Angus: Depuis la déréglementation, avez-vous remarqué un changement d'orientation du trafic qui y serait directement relié? Le trafic se fait-il plus selon l'axe nord-sud ou est-ouest?

M. Vuillemot: Le changement d'orientation du trafic n'est pas directement lié à la déréglementation, mais peut-être à d'autres facteurs.

[Text]

Mr. Angus: Could I get you to turn to appendix C? I want to quickly go through some of your specific reactions to the recommendations. If you look at number 13, the rail carriers' common user rail plant, you've agreed with 11 and 12, but you say "no comment" on 13. Number 13 is the pilot project. Can you elaborate on why you chose not to comment on that part?

Mr. Vuillemot: We didn't want to dismiss that pilot project idea out of hand, but we didn't feel there was enough information and enough indication of the process that would go into establishing a pilot project. In other words, we thought there should be some study before you walk right into a pilot project. We also thought there has to be some plan for what goes on afterwards, and there was no indication either in the report or the recommendation of any of those aspects.

Mr. Angus: Flipping the page to recommendations 26 and 27, you disagree with the commission's recommendations on competitive line rates and final offer arbitration. Can you elaborate on that for the committee?

Mr. Armitage: As we see it, the competitive line rate proposals will take away from the ability of shippers that are isolated to one line to negotiate as effectively as they can under the present regulatory framework. Among other things, this recommendation on the competitive line rate aspect emulates truck competition as opposed to the economics of direct rail competition. You may have noted that it says that the CLR's would match the revenue that the local carrier would have achieved under intramodal competition. The whole point of competitive line rates when they were introduced in 1988 was to accord to those shippers that were captive to one railway line the benefits of competition as though they had access to two or more. We feel this would for the most part be lost to those shippers.

• 1540

Did you also ask about final offer arbitration?

Mr. Angus: Yes.

Mr. Armitage: This would result in a very narrow scope. The review commission is recommending that the parameters of determining a rate under final offer arbitration would be limited to those cases where they feel effective competition is absent. Frankly, I'm not sure there is such a case. We'd be very concerned as to what kind of interpretation would be placed on that, and indeed whether there would ever be an opportunity to come under final offer arbitration.

Another shortcoming is the reference to commercial reasonableness. This is terminology with a very uncertain and imprecise meaning. We're concerned about those recommendations as well.

Mr. Angus: On the next three—29, 30 and 31—you say you agree with the Shipping Conferences Exemption Act recommendations. However, they are really two-part recommendations. They say when the U.S. government does

[Translation]

M. Angus: Si vous le voulez bien, passons à l'annexe C. Je voudrais passer rapidement en revue certaines de vos réactions aux recommandations. Alors que vous vous déclarez d'accord avec les recommandations 11 et 12, vous ne faites aucun commentaire au sujet de la recommandation n° 13, qui concerne le parc ferroviaire d'usage commun. Or, il s'agit là du projet pilote. Pourriez-vous nous dire pourquoi vous avez décidé de ne faire aucun commentaire à ce sujet?

M. Vuillemot: Nous ne voulions pas rejeter d'emblée l'idée du projet pilote, mais nous avons jugé que nous ne disposions pas de suffisamment d'information ou de détails sur le processus d'établissement d'un tel projet. Autrement dit, nous avons pensé qu'il faudrait effectuer une étude avant de se lancer directement dans un projet pilote. Nous avons également pensé qu'il fallait planifier la suite, alors qu'il n'y avait rien de prévu pour cela dans le rapport ou la recommandation.

M. Angus: Je passe maintenant aux recommandations nos 26 et 27: vous n'êtes pas d'accord avec les recommandations de la Commission en ce qui concerne les prix de lignes concurrentiels et les arbitrages des propositions finales. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Armitage: À notre avis, les propositions concernant les prix de lignes concurrentiels empêcheront les expéditeurs qui n'ont accès qu'à une seule ligne de négocier aussi efficacement qu'ils peuvent le faire en vertu du cadre réglementaire actuel. Entre autres choses, cette recommandation émule la concurrence des camionneurs au lieu de faire jouer la concurrence ferroviaire directe. Vous avez peut-être remarqué que selon cette recommandation, les prix de lignes concurrentiels correspondraient aux recettes qu'aurait obtenues le transporteur local s'il y avait concurrence intramodale. La raison pour laquelle ces prix de lignes concurrentiels avaient été adoptés en 1988 était de permettre aux expéditeurs captifs d'une seule ligne de chemin de fer de jouir des mêmes avantages concurrentiels que s'ils avaient eu accès à deux lignes ou plus. À notre avis, ces expéditeurs perdraient cet avantage dans la plupart des cas.

Avez-vous également posé une question au sujet de l'arbitrage des propositions finales?

M. Angus: Oui.

M. Armitage: Cela aurait un caractère très restrictif. La Commission d'examen recommande que les paramètres qui permettent de déterminer un tarif faisant l'objet d'un arbitrage des propositions finales soient limités aux cas dans lesquels on juge qu'il n'y a pas de concurrence effective. Franchement, je ne suis pas certain qu'un tel cas existe. Ce qui nous inquiète beaucoup, c'est le genre d'interprétation que l'on pourrait donner à cela, et en fait de savoir si l'occasion se présenterait jamais de recourir à l'arbitrage des propositions finales.

L'autre faiblesse de cette proposition est la mention de ce qui est raisonnable sur le plan commercial. Ce sont là des termes extrêmement imprécis. Nous avons donc également des réserves à l'égard de ces recommandations.

M. Angus: En ce qui concerne les trois suivantes—29, 30 et 31—you dites que vous êtes d'accord avec les recommandations concernant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Ces recommandations sont cependant,

[Texte]

something, we will follow suit. Do you support the continuation of shipping conferences as an appropriate tool for stability in seagoing commerce, or do you oppose conferences but recognize that we can't go it alone?

Mr. Armitage: That's a fair question, and it will help us clarify our position on that. As a matter of principle, representing the interests of shippers, who are really the exporters in terms of their ability to get effective competition to world markets, we're against the Shipping Conferences Exemption Act process. We're against the provision of cartels that for all intents and purposes would be against the Competition Act, except for the fact that they are legalized through the Shipping Conferences Exemption Act.

Those cartel arrangements permit the shipping companies on the high seas, and they're all foreign-owned, which is not necessarily an undesirable situation from the Canadian perspective, but it permits those shipping companies to band together, to set common rates, to curtail space, all with the objective of putting upward pressure on prices. From a shipper's point of view that is not a good thing at all.

Having said that, why would we support the recommendation? We would be very concerned if the Shipping Conferences Exemption Act was terminated in Canada if the similar regime that exists in the United States were maintained. The competition between the ports in terms of gateways to accommodate these various shipping lines is very intense. In fact, it's very fragile. If the Canadian regime was different, if there was the opportunity to maintain the conference type of structure trading through U.S. ports and not through Canadian ports, we could stand to lose those very shipping lines that are so vital to meeting the needs of our exporters. That's why we agree with the recommendation that as long as the American legislation is maintained, we must maintain similar legislation. Once the American legislation goes, we feel ours should go as well.

Mr. Angus: I don't have my book in front of me, but assuming that recommendation 39 is the privatization of CN Rail, why did you duck making your opinions known on that? They do deal with freight.

Mr. Armitage: They certainly do. That's a fair question. I wish we were able to say yea or nay. It's just that we had not put that question directly to our directors and we didn't feel it would be fair to give a staff opinion without having their approval.

Mr. Angus: So all of the items, in terms of APTC's position, are the positions of the board where you've consulted?

Mr. Armitage: That is absolutely right.

Mr. Angus: My final question is on recommendation 54, reviewing the mandate and the structure. You disagree with that recommendation. Could you explain to the committee why?

[Traduction]

en fait, en deux parties. Elles signifient que si le gouvernement américain fait quelque chose, nous suivront son exemple. Estimez-vous que l'on devrait continuer à utiliser les conférences maritimes comme outil de maintien de la stabilité du commerce maritime, ou y êtes-vous opposés tout en reconnaissant que nous ne pouvons pas agir seuls?

M. Armitage: Bonne question; cela va nous aider à préciser notre position à ce sujet. Par principe, étant donné que nous représentons les intérêts des expéditeurs, c'est-à-dire des exportateurs qui veulent profiter d'une concurrence efficace pour expédier leurs produits vers les marchés mondiaux, nous sommes opposés au processus que représente la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Nous sommes opposés à l'existence de cartels qui, à toutes fins utiles, contreviendrait à la Loi sur la concurrence si ce n'était qu'ils sont légalisés par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Ces cartels permettent aux transporteurs transocéaniques, qui sont tous de propriété étrangère, ce qui n'est pas nécessairement indésirable du point de vue canadien, de se regrouper, de fixer des tarifs communs, de limiter l'espace, tout cela pour pousser les prix à la hausse. Pour l'expéditeur, ce n'est pas du tout bon.

Cela dit, pourquoi soutiendrions-nous cette recommandation? Cela nous inquiéterait beaucoup que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes soit abrogée au Canada si le même régime, qui existe aux États-Unis, était maintenu. La concurrence entre les ports qui veulent accueillir ces diverses compagnies maritimes est très intense. En fait, la situation est très fragile. Si le régime canadien était différent, si l'on pouvait maintenir le système de conférences pour les ports américains mais pas pour les ports canadiens, nous pourrions nous permettre de perdre les services des transporteurs maritimes dont ont tant besoin nos exportateurs. C'est pourquoi nous sommes d'accord avec la recommandation qui veut que tant que la loi américaine existera, nous devons conserver la nôtre. En revanche, si la loi américaine était abrogée, il faudrait que nous fassions immédiatement de même pour la nôtre.

M. Angus: Je n'ai pas le document devant moi, mais à supposer que la recommandation n° 39 vise la privatisation du Canadien National, pourquoi avez-vous évité d'exprimer une opinion à ce sujet? Après tout, cette société s'occupe du transport de marchandises.

M. Armitage: Certainement. La question est fort juste. Je voudrais bien pouvoir vous répondre par oui ou par non, mais nous n'avons pas encore soumis directement la question à nos directeurs et nous ne pensons pas qu'il convient d'exprimer l'opinion des membres du personnel sans leur autorisation.

M. Angus: Donc, toutes les positions prises par la CTPA correspondent à celles du conseil d'administration, lorsque vous avez consulté celui-ci?

M. Armitage: C'est exact.

M. Angus: Ma dernière question a trait à la recommandation n° 54 concernant l'examen du mandat et de la structure. Vous n'êtes pas d'accord avec elle. Pourriez-vous en expliquer la raison au comité?

[Text]

Mr. Vuillemot: We don't disagree with a reviewing of mandate and structure, but the recommendation says that the agency be given power to extend statutorily prescribed time limits for rendering decisions only upon the agreement of all parties. The phrasing we object to is "only upon the agreement of all parties". We feel the National Transportation Agency or any other government regulatory body should have the power to extend time limits for rendering decisions, if that will result in better decisions being made and in their considering the opinions of all parties concerned. We don't want to see anything that would cause a government regulatory agency to cut off a decision and thus not be able to hear all parties or all the facts if it wished to do so.

• 1545

Mr. Crosby: In pursuing the interests of manufacturers, producers and shippers in relation to transportation, particularly in Atlantic Canada, do you keep in mind some basic requirements or infrastructure that should remain in place or do you tend to judge it simply on the economics of the particular modes? In other words, do you think port facilities and rail line facilities should be maintained regardless of the economics of it?

I have in mind the maintenance of the Saint John-Sherbrooke line. In this document or a related document you indicated that it's one of the lines you would include in a national rail network, and you based that on the criteria. What's your position? Would you maintain that line and the Sydney-Truro line regardless of the case that can be made for abandonment?

Mr. Armitage: That's a little difficult to answer, but let me go back to the first part of your question about the need for infrastructure such as port facilities and so on. If the Atlantic provinces are to advance economically, we need adequate infrastructure to meet the needs of our transportation, and that does include ports and railways and highways.

In specific terms, in relation to the Saint John to Sherbrooke line, we do in fact consider that to be part of an essential network. As Peter mentioned earlier, the brief identifies several criteria that should determine when a line falls within this essential network concept.

Having said that, we go on to say that any lines found to be essential in terms of maintaining a rail service to the region, which we feel is vital in terms of the ability of our ports to maintain their shipping line customers and of our resource-oriented shippers to maintain their position in the marketplace, we do in fact feel it's essential. We feel the next step is some kind of mechanism to ensure that those lines determined to be essential are in fact preserved. In other words, they must be put

[Translation]

M. Vuillemot: Nous ne sommes pas opposés à un examen du mandat et de la structure, mais aux termes de la recommandation, l'office serait autorisé à prolonger les délais réglementaires qu'il doit respecter pour ne rendre ses décisions qu'avec l'accord de toutes les parties. Notre objection porte sur les termes «sous réserve de l'accord de toutes les parties». Nous pensons que l'Office national des transports ou tout autre organisme du gouvernement investi d'un pouvoir de réglementation devrait avoir le pouvoir de prolonger les délais dans lesquels les décisions doivent être rendues, si cela peut leur permettre de rendre de meilleures décisions et de considérer les opinions de toutes les parties en cause. Nous ne voulons rien voir qui puisse forcer un organisme investi de pouvoirs réglementaires à mettre un terme au débat pour rendre une décision, l'empêchant ainsi d'entendre toutes les parties concernées ou de recueillir tous les faits pertinents.

M. Crosby: Pour protéger les intérêts des fabricants, des producteurs et des expéditeurs dans le domaine des transports, surtout dans les Maritimes, pensez-vous qu'on doit respecter certaines exigences de base et maintenir une infrastructure, ou pensez-vous plutôt qu'on doit tenir compte seulement de facteurs économiques en ce qui a trait aux divers modes de transport? En d'autres termes, pensez-vous qu'on doit, sans se préoccuper des coûts, maintenir les installations portuaires et ferroviaires?

Je pense, notamment, au maintien de la ligne Saint-Jean-Sherbrooke. Dans ce document ou dans un document connexe, vous avez indiqué que c'était une des lignes que vous incluriez dans un réseau ferroviaire national, décision que vous fondiez sur les critères définis. Quelle est votre position? Est-ce que vous maintiendriez cette ligne et la ligne Sydney-Truro, malgré les arguments qu'on peut apporter pour justifier leur abandon?

M. Armitage: Il est un peu difficile de répondre à cette question, mais permettez-moi de revenir à la première partie de votre question, qui portait sur la nécessité des infrastructures, telles les installations portuaires, etc. Si nous voulons que les provinces maritimes fassent des progrès sur le plan économique, il faut une infrastructure adéquate pour répondre aux besoins en matière de transport, ce qui revient à dire qu'il faut des ports, des chemins de fer et des autoroutes.

Pour ce qui est de la ligne qui relie Saint-Jean à Sherbrooke, plus précisément, nous considérons effectivement que cette ligne fait partie d'un réseau essentiel. Comme Peter l'a mentionné auparavant, nous citons dans notre mémoire plusieurs critères qu'on devrait utiliser, pensons-nous, pour déterminer si une ligne de chemin de fer doit faire partie du réseau que nous estimons essentiel.

Cela dit, nous ajoutons que toute ligne jugée essentielle pour continuer de fournir un service ferroviaire à une région donnée devrait être maintenue, car nous sommes d'avis que ce service est d'importance vitale si nous voulons garder la clientèle des compagnies de navigation qui fréquentent nos ports et permettre à nos expéditeurs de ressources de maintenir leur position sur les marchés. La prochaine étape, selon nous, serait de mettre au point un mécanisme pour s'assurer que les lignes

[Texte]

outside the narrow abandonment process, particularly the one recommended by the NTA Review Commission, because pure economics in a narrow sense may not support retention of the line. It goes beyond that, we feel.

That isn't to say we're advocating that the Government of Canada come up with major subsidization to retain lines that in some cases might be considered redundant. Historically we had some of that, and we certainly don't want to repeat history. On the other hand, there may be structural forms the government could put in place to help maintain those lines.

Maybe this road bid concept, where the government would take over responsibility for the road bid and invite operators, either singly or in numbers, to compete over that line—things like that. We wouldn't want to place an exact definition of how it can be achieved, we just know it needs to be achieved.

Mr. Crosby: I asked the question in that way because any time you see a national commission or agency recommending relaxation of something like abandonment of rail lines, it's not entirely paranoia for a maritimer to think they're targeting some of our lines. Rather, we know they're not targeting lines between Montreal and Toronto in that corridor. So I just wondered how far you would go in defending the right to transportation superstructure. I know it's difficult to define any of it any further.

• 1550

Mr. Vuillemot: First of all, in regard to that line, we're one of the 185 who are going to be before the NTA next week, and we have our concerns in relation to that particular application and the main line, branch line question and whether it's part of the essential network.

I'd just like to point out that we feel there is a place for new or perhaps different programs or methods of operating railways in this country and that there should be some examination undertaken of this.

We also feel we have come up with a set of criteria that will define an essential rail network. We also say there should be a regular process to review both the criteria that we'll use to establish the network and the network. We certainly don't think we should get ourselves in the position where we establish a program and it's in place forever and a day, as has been the idea of things in the past.

Mr. Crosby: The reason why I raise it in that way is that it relates to subsidies, which is another concern you expressed in your presentation. If you're talking about maintaining a rail line on the basis of its viability in operation terms, then it's just an argument that's made and it has to be decided on the merits of the argument. If you're saying it must be maintained regardless, then really what you're doing is asking for some form of direct or indirect subsidization, and that's what I'm a little confused

[Traduction]

jugées essentielles sont maintenues. En d'autres termes, il faut les exclure du processus étroit d'abandon de lignes, surtout celui qui a été recommandé par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, car si on ne tient compte que des facteurs économiques définis très étroitement, on ne pourrait sans doute pas justifier le maintien de ces lignes. Nous pensons qu'il faut voir plus loin.

Nous n'encourageons pas pour autant le gouvernement du Canada à accorder d'importantes subventions dans le but de maintenir certaines lignes qui pourraient être considérées comme redondantes. Cela s'est déjà produit par le passé, et nous ne voulons certainement pas que l'histoire se répète. Toutefois, le gouvernement pourrait peut-être mettre en place quelques mécanismes qui lui permettent d'aider à maintenir ces lignes.

Peut-être le gouvernement pourrait-il assumer la responsabilité des appels d'offres et inviter les exploitants, seuls ou en groupe, à se faire concurrence en ce qui a trait à ces lignes—peut-être pourrait-on envisager quelque chose de cet ordre. Nous ne voudrions pas définir toutes les solutions éventuelles de façon précise, mais nous pensons qu'il faut y arriver.

M. Crosby: Je vous ai posé cette question car quand une commission ou une agence nationale recommande que le gouvernement songe à abandonner un plus grand nombre de lignes de chemin de fer, pour quelqu'un qui vient des Maritimes, ce n'est pas nécessairement de la paranoïa de craindre que certaines de nos lignes soient visées. Nous savons que ce ne sont pas les lignes entre Montréal et Toronto qui sont visées. Donc, je me demandais jusqu'où vous iriez pour défendre le droit à une infrastructure en matière de transport. Je sais qu'il est difficile d'aller plus loin et de définir les mécanismes nécessaires.

M. Vuillemot: Premièrement, en ce qui a trait à cette ligne, nous sommes l'un des 185 groupes qui comparaitra devant l'ONT la semaine prochaine, et nous avons certaines préoccupations, dans le contexte de l'étude des lignes principales et des embranchements, quant à savoir si cette ligne ferait partie d'un réseau essentiel.

Nous pensons qu'il y aurait peut-être lieu de mettre au point de nouveaux programmes ou des programmes différents qui permettent d'exploiter les chemins de fer dans ce pays, et le gouvernement devrait se pencher sur la question.

Nous pensons aussi avoir défini une série de critères permettant de définir un réseau de lignes essentielles. On devrait également mettre au point un processus qui permette d'examiner régulièrement le réseau et les critères utilisés pour l'établir. Nous ne pensons certainement pas qu'il faille concevoir un programme qui, une fois établi, restera en place pour toujours, comme cela se faisait dans le passé.

M. Crosby: La raison pour laquelle j'ai abordé la question sous cet angle est que tout cela est lié aux subventions, à propos desquelles vous avez exprimé certaines préoccupations dans votre présentation. Si on parle de maintenir une ligne de chemin de fer en tenant compte de sa stricte viabilité opérationnelle, il faut évaluer les choses dans le contexte de cet argument, et prendre une décision en conséquence. Mais si vous dites qu'il faut maintenir certaines lignes indépendamment de

[Text]

about. Where do you draw the line on subsidization? Do you regard subsidization as something you provide in order to maintain what are essential but non-economic services or do you have some more positive approach to subsidization?

Mr. Vuillemot: To answer your question more directly, if a line is deemed to be an essential line serving the region, for example, then we feel the federal government, in this case, because interprovincial transportation is a federal responsibility at this point in time, must put in place a program of some kind to see that this line is maintained operational during a time span. It could be three years, it could be five years, it could be ten years, whatever is decided upon. This implies that, yes, we feel the federal government has a responsibility. It could be directly financial, it could be through a roadbed program, it could be through tax incentives, tax breaks. There are a number of different ways they could do it, but we feel there is a responsibility there.

Mr. Crosby: The problem I have after listening to you in the light of some of the other evidence and testimony we heard today is that on the short line concept, which may be the solution to some of our problems, we've heard it said that short lines can't compete with trucking, basically. Only when there is a national or international linkage involved is the subsidization of short lines justified, because the service would be available through the trucking industry. How do you work out problems such as that from the perspective of the commission? Do you look at the issues in that way in creating the balance between trucking and railway lines, for example?

Mr. Vuillemot: Certainly in relation to short lines and in relation to the proposals currently being considered in this region, we support, generally speaking, the short line railway concept. We feel there is a place for those operators. We feel those operators are probably going to have to stand on their own feet financially and operationally. We feel this is probably no different from what is in place today, where the railway line has the option of abandoning a branch line. Therefore, there is a place for short line operators and they will essentially have to stand on their own feet.

We do not see that an essential network cannot include sections of line operated by lines or railway companies other than the two majors, CN and CP, but the same concessions that would be given to the two majors within the essential rail line network would also have to be given to the other operators. We feel there is also a place for them within the concept of an essential rail line.

[Translation]

ces considérations économiques, cela revient à dire que vous demandez qu'on accorde des subventions, directement ou indirectement, et c'est sur ce point que je ressens une certaine confusion. Quelle est votre position, au juste, quant aux subventions? Pensez-vous qu'il faut accorder des subventions pour maintenir les services qui sont essentiels bien que non rentables, ou avez-vous une autre approche plus positive à l'égard des subventions?

M. Vuillemot: Pour répondre à votre question plus directement, si on juge qu'une ligne est essentielle aux services dans une région donnée, par exemple, nous pensons que le gouvernement fédéral—car les transports interprovinciaux relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral—doit mettre sur pied un programme quelconque pour assurer le maintien de cette ligne de chemin de fer pendant une période donnée. Il peut s'agir d'une période de trois, cinq ou dix ans, selon la décision qui sera prise. Cela revient à dire que oui, nous pensons que le gouvernement fédéral a une responsabilité en la matière. Il peut l'assumer par des moyens financiers directs, grâce à un programme d'entretien de plate-formes, ou encore par des incitatifs fiscaux. Différentes solutions s'offrent à lui, mais il a certainement une responsabilité dans ce domaine, selon nous.

M. Crosby: Le problème, après vous avoir écouté et après avoir écouté certains autres témoignages qu'on nous a présentés aujourd'hui, c'est que les lignes courtes, qui pourraient être la solution à certains de nos problèmes, ne peuvent, essentiellement, faire concurrence au camionnage, semble-t-il. On ne peut justifier les subventions aux lignes courtes que quand il y a un lien national ou international qui entre en ligne de compte, car autrement, l'industrie du camionnage peut fournir le service. Comment trouver des solutions à un problème comme celui-là qui puissent satisfaire la Commission? Faut-il, dans de tels cas, chercher à créer un équilibre entre le camionnage et les lignes de chemin de fer, par exemple?

M. Vuillemot: En ce qui a trait aux lignes courtes et aux propositions que l'on considère à l'heure actuelle pour cette région, nous sommes, généralement parlant, en faveur de ce concept. Nous pensons que ces exploitants ont un rôle à jouer. Toutefois, ils devront probablement trouver le moyen d'être autonomes sur les plans financier et opérationnel. En ce sens, c'est comparable au système qui est en place à l'heure actuelle, où la ligne de chemin de fer peut choisir d'abandonner un embranchement. Donc, oui, nous pensons que les exploitants de lignes courtes ont un rôle à jouer dans le système, mais devront être autonomes, essentiellement.

Nous ne voyons pas pourquoi un réseau de lignes essentielles ne pourrait inclure des parties de lignes qui seraient exploitées par des lignes ou des compagnies de chemin de fer autres que les deux grandes compagnies, CN et CP, mais il faudrait accorder les mêmes concessions aux petits exploitants que celles accordées aux deux grandes compagnies en ce qui a trait au réseau des lignes de chemin de fer essentielles. Bref, nous pensons que ces exploitants de lignes courtes ont aussi leur rôle à jouer dans le réseau des lignes de chemin de fer essentielles.

[Texte]

[Traduction]

● 1555

Mr. Crosby: Let me close by underlining once again the need for maintaining a regional economic development aspect to transportation policy. If we don't have that in each area, in addition to the constitutional statement about regional disparity, we're going to run into other kinds of what are commonly called today mission statements or mandates. You're going to find that the Canadian National is mandated to recover costs, or other agencies have the same kind of mission or mandate, and then it has to be modified by the urgencies of regional disparity in each case and have a regional economic development component. I just want to keep that one on the burner.

Mr. Armitage: We agree with you wholeheartedly on that. The Atlantic region is particularly impacted by transportation as a cost of doing business, because of our small and scattered population, because of our distances to concentrated markets, because of the distances for many of the materials required by our producers and manufacturers. In total, it adds up to a higher incidence of transportation costs on a dollar of business to most manufacturers and producers and businesses in the region. As a consequence, as a region, to ignore transportation as a key element for regional economic development would be a terrible mistake. We agree with you totally on that, Mr. Crosby.

The Chairman: In conclusion, the commission suggested that the costs of recovery for the various modes are bound to have to go up. Do you believe there is a mechanism available to us now, or one that is reasonably accessible, that will allow us to identify in a fair and reasonable way what the costs of transportation should be and what modes should be retained in the public interest?

Mr. Armitage: I don't know how to approach that question, to be honest with you, Mr. Chairman. Our position is really that the marketplace, for the most part, should determine the extent of and level of carrier participation in competition. We depart from that to some extent, as you know, from the point of view of regional economic development and the need for ongoing assistance in the foreseeable future in freight rate subsidies in terms of giving us access to a wider marketplace.

So maybe I misunderstood your question, but we're basically accepting the philosophy of the marketplace, but with some qualifications. Am I getting away from your point?

The Chairman: I don't think you are. I agree, it's a difficult question to address, but I was wondering if the commission had some sort of idea of just how we might approach that very difficult aspect of things, because, indeed, it has to be addressed somewhere along the line.

I suppose it goes hand in hand with the user-say, user-pay concept. Again, the commission suggested that users should have some opportunity for input into the entire process. What do you think this form should be and how should they be involved in this entire matter?

M. Crosby: Permettez-moi de conclure en insistant une fois de plus sur le fait qu'il est nécessaire de tenir compte de l'aspect du développement économique régional dans toute politique des transports. Si nous n'en tenons pas compte dans tous les domaines, outre l'énoncé constitutionnel qui traite des disparités régionales, nous allons nous heurter à des difficultés qui seront causées par les énoncés de mission ou les mandats. Vous verrez que le Canadien national doit, selon son mandat, récupérer ses coûts, et ce sera le cas d'autres organismes qui ont des missions ou des mandats semblables, et ces exigences doivent être dans tous les cas tempérées par les impératifs des disparités régionales et par l'inclusion dans nos politiques d'un volet de développement économique régional. Je veux que cette préoccupation reste actuelle.

M. Armitage: Là-dessus, nous sommes entièrement d'accord avec vous. Les frais de transport touchent particulièrement le commerce dans la région des Maritimes car ils sont particulièrement importants à cause de notre population clairsemée et dispersée, à cause des distances qui nous séparent des marchés concentrés et à cause des distances que doivent parcourir les fournisseurs des matériaux dont ont besoin nos producteurs et nos fabricants. Cela revient à dire qu'essentiellement, la plupart des fabricants, des producteurs et des entreprises de la région doivent consacrer une partie plus importante de chaque dollar aux frais de transport. Ainsi, pour cette région, ce serait une terrible erreur que de ne pas tenir compte des transports comme élément clé du développement économique. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous là-dessus, monsieur Crosby.

Le président: La commission a donné à entendre dans sa conclusion qu'il serait impératif d'accroître la récupération des coûts pour les divers modes de transport. Pensez-vous qu'il existe un mécanisme à l'heure actuelle, ou qu'on puisse en mettre un en place relativement facilement, qui nous permette de déterminer quels devraient être les coûts de transport justes et raisonnables et quels modes de transport devraient être maintenus dans l'intérêt public?

M. Armitage: Très franchement, monsieur le président, je ne sais trop comment aborder cette question. Notre position, essentiellement, est que ce sont les marchés qui doivent dicter le niveau et l'étendue de la participation des transporteurs, dans le contexte de la concurrence. Comme vous le savez, nous pensons qu'on doit déroger à ce principe, dans une certaine mesure, pour favoriser le développement économique régional et pour continuer, maintenant et dans un avenir prévisible, à subventionner les taux de fret afin d'avoir accès à des marchés plus vastes.

Alors, à moins que je ne me trompe sur le sens de votre question, nous sommes pour le libre jeu des forces du marché, avec certaines réserves. Ai-je répondu à votre question?

Le président: Je pense que oui. Je suis d'accord avec vous, il est difficile de répondre à cette question, mais je me demandais simplement si la commission avait une idée de la façon dont nous pourrions aborder cet aspect très difficile de la question, car il faudra y faire face à un moment donné.

Je suppose que c'est lié au concept des frais imposés aux utilisateurs. Encore une fois, la commission a proposé que les usagers aient l'occasion de s'exprimer et de participer à ce processus d'ensemble. Quelle forme pourrait prendre leur participation selon vous?

[Text]

Mr. Armitage: On the question of user pay, there's not only the need for input—the user-pay, user-say type of response—but moreover, our position of some long standing has been that user pay is fine as long as it will not detract from regional economic development. In other words, where there's a conflict between charging for the services provided at public expense—that is, charging the full shot, in a sense—and regional economic development, then the regional economic development should take precedence to the other objective.

This relates to things such as ice-breaking services. Despite the fact this was mentioned in a different context earlier, some of our ports and some of our shippers that use those ports would not have access to marine transportation without ice-breaking. If they had to pay the full user-pay cost of providing that ice-breaking service, frankly, the traffic would not sustain that cost and the markets would be lost. There are examples of that. In other words, you have to balance that in terms of the ability of the region to sustain those user fees and maintain economic development.

• 1600

Mr. Angus: It sounds like a good argument for me to make on sealing.

The Chairman: A cute cliché...but perhaps not entirely appropriate.

Gentlemen, thank you ever so much for having the interest to be here all day, as I mentioned previously. We know, of course, of your ongoing interest in issues related to transportation in Atlantic Canada. As Mr. Angus pointed out, we always look forward to your participation in this committee.

Mr. Armitage: Thank you for the opportunity.

Mr. Angus: Could I just make one observation? One of the difficulties we had as a travelling committee was that the members of the liaison committee suggested we could do this by television. Quite frankly, your presence here today gives us the strongest argument as to why we should be in communities such as Saint John so that all the players could be in one room and can hear what everybody else is saying and interact with us. Thank you for being here all day.

The Chairman: Good point, Mr. Angus.

This meeting is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

M. Armitage: Sur la question des frais aux usagers, nous pensons effectivement que les usagers devraient avoir leur mot à dire, mais nous estimons depuis longtemps que le concept des frais aux usagers sera acceptable dans la mesure où il ne minera pas le développement économique régional. En d'autres termes, s'il y a un conflit entre le fait de récupérer les coûts d'un service financé par l'État—quand on envisage le recouvrement intégral des coûts, par exemple—et le développement économique régional, le développement économique régional doit avoir la priorité sur l'autre objectif.

Je pense, par exemple, aux services des brise-glaces. Nous en avons parlé dans un autre contexte auparavant, mais certains de nos ports et certains des expéditeurs qui utilisent ces ports n'auraient pas accès au transport maritime si ce n'était des services fournis par ces brise-glaces. Si, dans ce cas-ci, les usagers devaient payer le coût total des services fournis par les brise-glaces, le trafic ne permettrait pas de soutenir de tels coûts et les marchés seraient perdus. Il y a d'autres exemples du genre. En d'autres termes, il faut voir s'il est possible d'imposer des frais aux usagers dans certaines régions tout en maintenant le développement économique.

M. Angus: Cela me semble un excellent argument, dont j'essaierai de me servir dans d'autres domaines.

Le président: Observation intéressante, même si elle n'est pas tout à fait appropriée.

Messieurs, je vous remercie très sincèrement d'avoir passé toute une journée avec nous et de manifester ainsi l'intérêt que vous portez à nos travaux. Nous savons, bien sûr, que vous vous intéressez de près à tout ce qui touche les transports dans les Maritimes. Comme M. Angus l'a dit, nous sommes toujours heureux de vous accueillir à ce comité.

M. Armitage: Merci de nous donner l'occasion d'y comparaître.

M. Angus: Pourrais-je faire une seule observation? L'une des difficultés que nous avons éprouvées, en tant que comité itinérant, tient au fait que les membres du comité de liaison nous ont proposé de tenir nos consultations en ayant recours à la télévision. Très franchement, votre présence ici aujourd'hui constitue le meilleur argument possible pour justifier le fait de nous rendre dans des localités comme Saint John, pour que tous les intéressés puissent se réunir dans une pièce et entendre ce que tous les autres ont à dire et communiquer avec nous. Merci d'avoir passé toute la journée ici.

Le président: Excellente observation, monsieur Angus.

La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste – lettre

K1A 0S9

Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:

Canada Communication Group — Publishing

45 Sacré—Cœur Boulevard,

Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:

Groupe Communication Canada — Édition

45 boulevard Sacré—Cœur,

Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Saint John Port Corporation:

K.R. Krauter, General Manager and Chief Executive Officer.

From Saint John Board of Trade:

Steves MacMakin, President;

Tom Gribbons, Chairman, Transportation Committee.

From the New Brunswick Department of Transportation:

The Honourable Sheldon Lee, Minister of Transportation;

W.W. Steeves, Executive Director, Policy and Motor Vehicle;

D.L. Johnson, Director, Transportation and Communications Policy;

Margaret Grant-McGivney, Transportation Policy Officer.

From Brookville Transport Limited:

R.H. Oland, President.

From the City of Saint John:

Elsie Wayne, Mayor;

Ralph B. Murray, Senior Transportation Policy Advisor.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Ramsay M.S. Armitage, General Manager;

Peter Vuillemot, Assistant General Manager.

TÉMOINS

De la Société du port de Saint John:

K.R. Krauter, directeur général et chef de la direction.

Du Bureau de commerce de Saint John:

Steves MacMakin, président;

Tom Gribbons, président, Comité des transports.

Du ministère des Transports du Nouveau Brunswick:

L'honorable Sheldon Lee, ministre des Transports;

W.W. Steeves, directeur, Politique et véhicules automobiles;

D.L. Johnson, directeur, Politique—Transports et communications;

Margaret Grant-McGivney, agente, Politique des transports.

De Brookville Transport Limited:

R.H. Oland, président.

De la Ville de Saint John:

Elsie Wayne, maire;

Ralph B. Murray, conseiller principal, Politique des transports.

De la Commission des transports des provinces atlantiques:

Ramsay M.S. Armitage, directeur général;

Peter Vuillemot, directeur général adjoint.

41
XC27
782

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 56

Fascicule n° 56

Wednesday, June 2, 1993
Halifax, Nova Scotia

Le mercredi 2 juin 1993
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Chairperson: Robert A. Corbett

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review"

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 2, 1993

(76)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:05 o'clock a.m. this day, in the Windsor Room of the Prince George Hotel, Halifax, Nova Scotia, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus and Robert A. Corbett.

Acting Members present: Howard Crosby for Ken Atkinson; Ron MacDonald for John Manley.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA): Barry Olsen, President, Maersk Canada; Richard Rusk, Legal Counsel; Edward LeBlanc, Managing Director. *From Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (ANERA (Canada)):* Guy G. Bouchat, President & Chief Executive Officer, Montreal Shipping, Inc.; W. David Angus, Legal Counsel. *From Halifax Port Corporation:* David Bellefontaine, President & Chief Executive Officer. *From Halifax-Dartmouth Port Development Commission:* Tom Trainor, Vice Chairman; Wade Elliott, Director of Marketing; Cheryl Bidgood, Research Analyst; J. Robert McGee, Gateway Program Marketing Officer, Halifax International Airport.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Richard Rusk and Barry Olsen made statements and, with the other witness, answered questions.

David Angus and Guy Bouchat made statements and answered questions.

David Bellefontaine made a statement and answered questions.

Wade Elliott made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

(77)

The Standing Committee on Transport met at 2:30 o'clock p.m. this day, in the Windsor Room of the Prince George Hotel, Halifax, Nova Scotia, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus and Robert A. Corbett.

Acting Members present: Howard Crosby for Ken Atkinson; Ron MacDonald for John Manley.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 2 JUIN 1993

(76)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 05, dans la salle Windsor, de l'hôtel Prince-George, à Halifax (N.-É.), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus et Robert A. Corbett.

Membres suppléants présents: Howard Crosby remplace Ken Atkinson; Ron MacDonald remplace John Manley.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA): Barry Olsen, président, Maersk Canada; Richard Rusk, conseiller juridique; Edward LeBlanc, directeur général. *De Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (ANERA (Canada)):* Guy G. Bouchat, président et chef de la Direction, Montreal Shipping, Inc.; W. David Angus, conseiller juridique. *De la Société du port de Halifax:* David Bellefontaine, président et chef de la direction. *De Halifax-Dartmouth Port Development Commission:* Tom Trainor, vice-président; Wade Elliott, directeur, Marketing; Cheryl Bidgood, analyste; J. Robert McGee, agent commercial, Programme Porte d'entrée, Aéroport international de Halifax.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Richard Rusk et Barry Olsen font un exposé et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

David Angus et Guy Bouchat font des exposés et répondent aux questions.

David Bellefontaine fait un exposé et répond aux questions.

Wade Elliott fait un exposé et, avec les autres témoins, répondent aux questions.

À 12 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(77)

Le Comité permanent des transports se réunit à 14 h 30, dans la salle Windsor, de l'hôtel Prince-George, à Halifax (N.-É.), sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus et Robert A. Corbett.

Membres suppléants présents: Howard Crosby remplace Ken Atkinson; Ron MacDonald remplace John Manley.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From Communications Plus: Cheryl Stagg, President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Cheryl Stagg made a statement and answered questions.

At 3:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De Communications Plus: Cheryl Stagg, présidente.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Cheryl Stagg fait un exposé et répond aux questions.

À 15 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, June 2, 1993

• 0904

The Chairman: Good morning and welcome to the hearings of the Standing Committee on Transport from the House of Commons as we continue our deliberations of the National Transportation Act Review Commission.

• 0905

This morning we have with us, from the Canadian Transpacific Stabilization Agreement, Mr. Barry Olsen, Mr. Richard Rusk, and Mr. Edward LeBlanc. Welcome, gentlemen, to the hearings of the committee this morning. I understand you're going to be opening the proceedings this morning, Mr. Rusk. I invite you, sir, to proceed.

Mr. Richard Rusk (Legal Counsel, Canada Transpacific Stabilization Agreement): Thank you, Mr. Chairman. I have the honour, perhaps questionable at 9 a.m., to start. My name is Richard Rusk. I am counsel for the Canada Transpacific Stabilization Agreement. With me are Mr. Edward LeBlanc, of the Canadian secretariat for the agreement, often referred to as CTSA—I'll use the acronym in order to identify the agreement—and Mr. Barry Olsen, president of Maersk Canada.

I intend just to give a very brief description of what the agreement is. Then I'll introduce Mr. Olsen, who will make some remarks.

The CTSA was created in 1988. It was filed with the NTA pursuant to SCEA on March 5, 1989, under the name of the Transpacific Stabilization Agreement. The geographic scope covered the transpacific trade in the in-bound import direction from Asia to North America. It's filed and effective in United States with the FMC under the U.S. Shipping Act of 1984 and is effective in 17 Far East countries within the geographic scope of the agreement. It was amended, renamed and refiled with the NTA on December 13, 1991, as the Canada Transpacific Stabilization Agreement. It was created in 1988 pursuant to discussions among ocean carriers carried out in the form of the Transpacific Discussion Agreement, which itself was filed with the NTA in 1988.

The creation of the agreement rose during a period of substantial excess vessel capacity and serious instability of rates in the in-bound transpacific trade.

As I mentioned, Mr. Olsen is the president of Maersk Canada, Inc., one of the lines that is a member of the CTSA. He has been the president since 1980. Maersk Canada has five offices in Canada. The head office is in Toronto and other offices are in Montreal, Halifax, Calgary and Vancouver.

Maersk Line is the world's largest privately-owned shipping company, with a fleet in excess of 150 vessels. Maersk is also the world's largest container line both in terms of vessels and equipment.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 2 juin 1993

Le président: Bonjour et bienvenue aux audiences du Comité permanent des transports de la Chambre des communes qui poursuit ses délibérations concernant la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Nous accueillons ce matin du Canadian Transpacific Stabilization Agreement, M. Barry Olsen, M. Richard Rusk et M. Edward LeBlanc. Bienvenue, messieurs, aux audiences du comité ce matin. Je crois savoir que c'est vous qui allez commencer, monsieur Rusk. Vous avez la parole.

M. Richard Rusk (conseiller juridique, Canada Transpacific Stabilization Agreement): Merci, monsieur le président. J'ai l'honneur, peut-être douteux à 9 heures, de commencer. Je m'appelle Richard Rusk et je suis conseiller juridique pour le Canada Transpacific Stabilization Agreement. Je suis accompagné de M. Edward LeBlanc, du Secrétariat canadien de l'accord, que l'on appelle souvent le CTSA. D'ailleurs, j'utiliserai le sigle pour identifier l'accord. Je suis également accompagné de M. Barry Olsen, président de la société Maersk Canada.

J'ai l'intention de vous faire une brève description de l'accord. Ensuite, je vous présenterai M. Olsen, qui fera certaines observations.

Le CTSA a été créé en 1988 et déposé auprès de l'Office national des transports en vertu de la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes le 5 mars 1989, sous le titre Transpacific Stabilization Agreement. Sur le plan géographique, l'accord englobe le commerce transpacifique dans la direction d'importation sous douane allant de l'Asie à l'Amérique du Nord. L'accord a été déposé auprès de la FMC en vertu de la U.S. Shipping Act to de 1984 et il est appliqué aux États-Unis et dans 17 pays d'Extrême-Orient qui entrent dans le champ géographique de l'accord. Il a été modifié, rebaptisé et redéposé auprès de l'Office le 13 décembre 1991, sous le nom de Canada Transpacific Stabilization Agreement. L'accord a vu le jour en 1988 à la suite de discussions réunissant les transporteurs océaniques, discussions qui ont débouché sur le Transpacific Discussion Agreement, lui-même déposé auprès de l'Office en 1988.

L'accord a été formulé au cours d'une période caractérisée par une capacité excédentaire considérable des navires et par l'importante instabilité des tarifs du commerce transpacifique sous douane.

Comme je l'ai mentionné, M. Olsen est président de la société Maersk Canada Inc., une des sociétés signataires de l'accord. Il en est le président depuis 1980. Maersk Canada compte cinq bureaux au Canada. Le siège social se trouve à Toronto, et les autres bureaux à Montréal, à Halifax, à Calgary et à Vancouver.

Avec une flotte de plus de 150 navires, Maersk Line est la société maritime privée la plus importante du monde. Elle est aussi au premier rang mondial en termes de navires et d'équipement pour ce qui est du transport par conteneur.

[Text]

In Canada, the company serves the following trade routes: in the transpacific, north and southeast Asia; in the transatlantic, the U.K., western and eastern Europe; in the Mediterranean, the Middle East; India, Africa and the west coast of South America. They have regular calls at the Canadian ports of Halifax and Vancouver.

Maersk Line is part of the A.P. Moller group of companies, with its head office in Copenhagen, Denmark.

Prior to 1980, Mr. Olsen held a position of vice-president of Robert Reford Inc., shipping agents. He held various positions in the Toronto and Montreal offices of that company from 1954 to 1980. He is currently vice-chairman of the Shipping Federation of Canada, a member of the board of the Maritime Employers Association, and chairman of the Danish Canadian Chamber of Commerce.

I'll turn the floor over to Mr. Olsen for some further comments.

Mr. Barry Olsen (President, Maersk Canada, Canada Transpacific Stabilization Agreement): Thank you, Mr. Rusk.

The Canada Transpacific Stabilization Agreement represents the largest import container trade into Canada. The total volume ranges anywhere from 125,000 to 150,000 40-foot equivalent containers on a yearly basis. This is probably about 10% of the total in-bound trade from the Far East to North America, the U.S. and Mexico representing the remaining 90%.

• 0910

There are four items I would like to talk about with respect to the CTSA and what we do within this organization. We are 13 lines, and the CTSA, as Mr. Rusk mentioned, was established to really control the space management or capacity management within this trade because of the very horrendous over-tonnage that had existed and still exists to some degree in this marketplace. We formed the agreement in order to be able to manage space within our organization or within the scope of the agreement because we were suffering from an overcapacity of about 25% to 30% in the mid-1980s and into the latter part of the 1980s.

The agreement authorizes the members to set aside up to 18% of their combined vessel capacity. However, although we can set aside up to 18%, in reality we have never set aside more than 13%. This is 13% of the unused capacity in the trade. In the last couple of years, the average capacity which has been set aside has been closer to about 8%.

This program still leaves about half of the trade's unused capacity available to handle unanticipated surges in demand. I'd like to make it clear that at no time, even with this capacity management program, has any line within our agreement turned down cargo to Canada. These capacity set-asides are shared among the member lines and are averaged across quarterly periods rather than applied to individual ships.

[Translation]

Au Canada, la société dessert les routes commerciales suivantes: sur la route transpacifique, le nord et le sud-est de l'Asie; sur la route transatlantique, le Royaume-Uni et l'Europe de l'Est et de l'Ouest; et sur la Méditerranée, le Moyen-Orient, l'Inde, l'Afrique et la côte ouest de l'Amérique du Sud. Les navires de la société font régulièrement escale aux ports canadiens de Halifax et de Vancouver.

Maersk Line fait partie du groupe A.P. Moller, dont le siège social est situé à Copenhague, au Danemark.

Avant 1980, M. Olsen était vice-président de Robert Reford Inc., agents maritimes. De 1954 à 1980, il a occupé diverses fonctions aux bureaux de Toronto et de Montréal de cette société. À l'heure actuelle, il est vice-président de la Fédération maritime du Canada, membre du conseil d'administration de l'Association des employeurs maritimes et président de la Chambre de commerce Canada-Danemark.

Je cède maintenant la parole à M. Olsen.

M. Barry Olsen (président, Maersk Canada, Canada Transpacific Stabilization Agreement): Merci, monsieur Rusk.

Le Canada Transpacific Stabilization Agreement représente les plus importantes importations conteneurisées à destination du Canada. Le volume total oscille annuellement entre 125 000 à 150 000 conteneurs d'unités équivalentes de 40 pieds, ce qui représente approximativement 10 p. 100 du total du commerce sous douane en provenance de l'Extrême-Orient vers l'Amérique du Nord, les États-Unis et le Mexique représentant les 90 p. 100 qui restent.

Il y a quatre sujets que je voudrais aborder en rapport avec le CTSA et les activités des 13 sociétés membres de l'organisation. Et comme M. Rusk l'a mentionné, le CTSA a été mis sur pied pour contrôler la gestion de l'espace ou de la capacité des navires se livrant à ce commerce en raison de l'énorme tonnage excédentaire qui existait et qui continue dans une certaine mesure d'exister sur ce marché. Nous avons constitué l'accord pour être en mesure de gérer l'espace au sein de notre organisation étant donné que nous eussions été affligés d'une surcapacité d'environ 25 p. 100 à 30 p. 100 du milieu à la fin des années quatre-vingts.

L'accord autorise ses membres à réserver jusqu'à 18 p. 100 de leur capacité confondue. Toutefois, même si nous pouvons réserver jusqu'à 18 p. 100 de notre capacité, dans les faits, nous n'en avons jamais réservé plus de 13 p. 100. Il existe donc une capacité inutilisée de 13 p. 100 dans l'industrie. Depuis deux ans, la capacité moyenne qui a été réservée est plus près de 8 p. 100.

Ce mécanisme nous laisse environ la moitié de la capacité inutilisée pour répondre à une hausse imprévue de la demande. Je tiens à préciser qu'il n'est jamais arrivé, en dépit de l'existence de ce programme de gestion de la capacité, qu'une seule société maritime relevant de l'accord refuse des marchandises à destination du Canada. Ces réserves de capacité sont partagées parmi les sociétés membres en vertu d'une moyenne trimestrielle au lieu de s'appliquer aux navires individuels.

[Texte]

One other aspect of this agreement or one other reason for establishing the CTSA was to give the lines in this trade the ability to cross-charter with each other. In other words, we have the ability to share space on each other's vessels if any one of us is running at capacity or close to it. We can charter container slots on our competitors' vessels. We still remain competitors, of course, as far as sales, marketing and everything else is concerned.

Another reason for establishing the CTSA was in connection with a revenue policy objective. All rates within the tariff filed by the CTSA are open. However, in 1992, we did establish certain minimum guidelines to be followed by the members of the agreement. This is reflected in the CTSA tariff number 1.

Regardless of the tariff and regardless of all of these things, each member of our agreement is free to act independently for making rates. No party is obligated to adhere, other than voluntarily, to any of the uniform rates, charges, service items, rules, practices or other actions that may be taken.

I think there has been some question as to whether the CTSA should come under the definition of a conference as far as the NTA is concerned. Our interpretation is that we do come under the realm of SCEA, in that we are in agreement in that we do file a tariff and the various aspects or reasons for our existence are within the guidelines of SCEA.

• 0915

I'd like to talk for a moment about the reasons why we within the membership of the CTSA believe in SCEA and in the conference system. Canada is a very difficult market to serve for a shipping organization. I often think that if you can sell Canada in our industry then you can sell almost anything. We have probably the highest inland transportation costs in the world. For example, the rate that we obtain for a container moving say from Japan to Vancouver is equal to the rate that we would get for that same container if we moved it by rail from Vancouver to Toronto or to Montreal.

There are extremely high inland transportation costs, and of course in our industry we are expected to provide through transportation to these major destinations in Canada. Of course our major industrial areas of Canada are a long way from the oceans.

We believe that there is a strong need to keep our owners interested in this Canadian marketplace. Certainly the conference system is accepted in all of the major trade routes of the world and by the owners that we represent. We just don't see how Canada could stand alone in view of the practices that we are allowed to participate in in the other major trade routes of the world.

We have to keep our owners interested in this Canadian market. Speaking personally, we have to keep Maersk ships calling at the port of Halifax. I think that today we are one of the major players in this port. I know we're one of the major players in this port. I want to see our ships calling here at least as long as I'm around and long after that.

[Traduction]

L'autre aspect de cet accord, ou plutôt l'une des raisons qui nous a amenés à le créer, a été de permettre aux sociétés de procéder à des affrètements mixtes. Autrement dit, les navires des diverses sociétés ont la possibilité de partager l'espace au cas où l'une d'entre nous fonctionnerait à capacité ou presque à capacité. Nous pouvons affréter des créneaux de conteneurs sur les navires de nos concurrents. Nous demeurons évidemment des concurrents pour ce qui est des ventes, de la commercialisation et de tous les autres facteurs.

La création de l'accord découle aussi de notre volonté d'établir une politique de revenu. Tous les tarifs assujettis aux tarifs déposés par l'accord sont ouverts. Toutefois, en 1992, nous avons établi certaines lignes directrices de base auxquelles devaient adhérer les membres de l'accord. Cela figure dans le tarif numéro un du CTSA.

En dépit du tarif et de tous ces autres facteurs, chaque membre de l'accord a le loisir d'agir seul en matière de fixation des tarifs. Aucune partie n'est obligée, sinon volontairement, à des tarifs, des droits, des frais de services, des règles ou des pratiques uniformes ou encore à toute autre initiative éventuelle.

On s'est interrogé à savoir si le CTSA ne devrait pas être considéré comme une conférence selon la définition qu'en donne l'Office national des transports. Selon notre interprétation, nous sommes assujettis à la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, en ce sens que nos sociétés membres se mettent d'accord et déposent un tarif unique. D'ailleurs, on retrouve les diverses raisons de notre existence dans les lignes directrices de la Loi.

J'aimerais prendre quelques instants pour vous expliquer pourquoi les membres du CTSA sont convaincus du bien-fondé de la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes et du système de conférences. Le Canada est un marché très difficile à desservir pour toute association maritime. Je pense souvent que si l'on peut vendre le Canada, dans notre industrie, on peut pratiquement vendre n'importe quoi. Nous avons sans doute le coût de transport intérieur le plus élevé au monde. Par exemple, le tarif qu'on exige pour un conteneur allant du Japon à Vancouver est équivalent au tarif qu'on exigerait pour transporter le même conteneur en chemin de fer de Vancouver à Toronto ou à Montréal.

Les coûts de transport intérieur sont extrêmement élevés. Bien évidemment, dans notre industrie, on s'attend à ce que nous offrions un transport dans ces parcours dans les grands centres au Canada. Or, ces grands centres sont loin des océans.

A notre avis, il est impératif de maintenir l'intérêt des armateurs pour le marché canadien. D'ailleurs, les armateurs que nous représentons acceptent le système de conférences. Chose certaine, il est appliqué sur toutes les principales routes commerciales du monde. Nous ne voyons pas comment le Canada pourrait faire cavalier seul compte tenu des pratiques auxquelles nous adhérons déjà sur les autres principales routes commerciales du monde.

Comme je le disais, il faut maintenir l'intérêt des armateurs pour le marché canadien. En ce qui me concerne, il faut que les navires de la société Maersk continuent de faire escale au port de Halifax. Je pense—en fait, je sais—que nous sommes actuellement l'un des principaux intervenants dans ce port. Je tiens à ce que nos navires y fassent escale aussi longtemps que je vivrai et même après.

[Text]

I think that since Canada is so dependent on foreign shipowners to provide our overseas transportation services then it's important that we make it as convenient as possible to keep them interested in this Canadian trade. After all, as I said at the outset, this Canadian trade only represents 10% of the North American market. We have options. We can serve central Canada, Ontario and Quebec through the port of New York or the port of Baltimore or whatever, but we want to keep these ships calling in Canada.

Really, if SCEA was to be abolished, I think at the outset that you would probably have a tremendous rate war that would weed out the smaller players. The lines with deep pockets probably could withstand this rate war but the smaller players probably would have to disappear or just say goodbye to the Canadian trade. This would have a very detrimental effect, I believe, as far as the future of our Canadian ports is concerned, whether it is the east coast, the west coast or wherever.

The stand we take is that we have to keep SCEA in place, and we trust this will be the end result. Thank you.

● 0920

The Chairman: Thank you very much, sir. It's a most interesting and I might add a compelling argument for the previous position that this committee had taken that we should be seriously looking at and embarking upon a study of the competitiveness of Canadian ports. As I was saying to my colleague just a few moments ago, if we needed any substance to back that up, we certainly have heard it here this morning from you.

Mr. MacDonald (Dartmouth): Thank you very much. I'm very pleased to have you here as our first witnesses in Halifax and I'm especially pleased to have Maersk represented here at the table today.

Clearly the port of Halifax has had some good times and has suffered from some bad times. I agree with the chairman that perhaps we do need a comprehensive study about the competitiveness of Canadian ports and not just deal with factors which may affect the competitiveness of the port itself or the shipping lines but also look at the impact of rail regulations and avoidable cost in rail lines and things like that. It's one thing to take a container into the port of Halifax and it's quite another thing to be competitive in taking it up to Montreal or taking it into the United States overland if it's by rail or by road.

I'm interested in your comment about the recommendation that would see the elimination of the SCEA. I would like for you to elaborate a little further because what you said is pretty scary. What you basically indicated is that it is your belief, as one of the largest container shipping companies in the world, that if this indeed did take place that places like the port of Halifax may lose additional tonnage on container traffic down to the U.S. eastern coastal harbours. Could you expand on that a little more? You're an expert in the industry and we'd like to hear more of the rationale on that.

[Translation]

Étant donné que le Canada est tellement dépendant des services de transport offerts par les armateurs étrangers, il est important de leur faciliter les choses pour qu'ils ne se détournent pas du marché canadien. Après tout, comme je l'ai dit au début de mon intervention, le commerce avec le Canada ne représente que 10 p. 100 du marché nord-américain. Nous avons d'autres options. Nous pouvons servir le centre du Canada, l'Ontario et le Québec notamment par les ports de New York et de Baltimore, mais nous voulons que nos navires continuent de faire escale au Canada.

En fait, si l'on abrogeait la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, cela déclencherait immédiatement une féroce guerre des tarifs à laquelle ne survivraient pas les petites sociétés. Les grandes sociétés nanties pourraient sans doute tirer leur épingle du jeu, mais les petits intervenants seraient voués à la disparition ou abandonneraient le volet canadien de leur commerce. A mon avis, cela aurait une incidence très néfaste pour l'avenir des ports canadiens, qu'ils soient situés sur la côte Est ou Ouest.

Nous préconisons donc le maintien de la Loi, et nous espérons que vos recommandations iront dans le même sens. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. Votre exposé des plus intéressants présente des arguments convaincants qui viennent appuyer l'opinion déjà exprimée par le comité qu'il devrait se lancer dans une étude de la concurrence des ports canadiens. Comme je le disais à mon collègue il y a quelques instants, si nous avions besoin d'arguments pour étayer notre position, nous les avons certes entendus ce matin de votre bouche.

M. MacDonald (Dartmouth): Merci beaucoup. Je suis très heureux de vous accueillir comme premier témoin à Halifax, et je suis particulièrement ravi de voir que la société Maersk est représentée à la table aujourd'hui.

Manifestement, le port de Halifax a connu des hauts et des bas. Je conviens avec le président qu'il est sans doute opportun de faire une étude exhaustive de la compétitivité des ports canadiens. Il faut examiner non seulement les facteurs qui influent sur la position concurrentielle du port lui-même ou des sociétés maritimes, mais également sur l'incidence de la réglementation ferroviaire, sur les coûts des lignes de chemin de fer qu'il serait possible d'éviter, etc. C'est une chose que d'acheminer un conteneur au port de Halifax, mais c'en est une autre que d'être concurrentiel pour ce qui est de le transporter jusqu'à Montréal ou en territoire américain, que ce soit par rail ou par route.

Votre observation concernant une éventuelle disparition de la Loi dérogatoire de 1986 a piqué mon intérêt. J'aimerais en savoir un peu plus long parce que vos propos sont plutôt alarmants. Si j'ai bien compris, à titre de représentant de l'une des plus grandes sociétés maritimes mondiales oeuvrant dans le transport des conteneurs, vous estimez qu'advenant l'abrogation de cette mesure, des ports comme celui de Halifax risqueraient de perdre davantage de tonnage conteneur au profit des ports côtiers de l'est des États-Unis. Pourriez-vous être plus explicite? Vous êtes un expert dans le domaine et j'aimerais savoir ce qui vous pousse à dire cela.

[Texte]

Mr. Olsen: I said that the abolition of SCEA would create a rate war. It would be every man for himself out there. When that happens the price of Canadian cargo or the rates that we get for Canadian cargo would probably get down to such a level that many of us would no longer be interested. Let's face it, if we could sell our ships to the United States in that scenario then why would we look at Canada?

The reason many of the lines look at Canada today is because they have the capacity to do so. Even today, rates to and from Canada are not as attractive as they are to and from the United States. It is not only rates but also the contribution margins that we get on a container.

If you abolish SCEA and start this rate war then Canadian business becomes even less attractive than it is today. There are very few container lines in the world today that are making money. You may ask why we even stay in business.

Certain lines have made very large investments in ships. I don't know whether any of you have seen the large Maersk ships that come in here every week that have a 4,000 TEU capacity. We run 13 on this route and those ships cost \$100 million each. We have to get some return on our investments.

If the rates get down to such a level that Canadian business is no longer interested then I think some lines, the mega-carriers and those of us who may have deeper pockets, could ride it out. We'll stay in the trade as long as we believe there's some future in the trade or there's some light at the end of the tunnel. The lesser carriers will have to disappear. So what are you left with? You're left with a few who will continue to serve Canada. Whether they'll continue to serve by calling directly at Canadian ports, that's up to them. You do it for commercial reasons, obviously.

● 0925

If you're going to reduce the options for the Canadian importer or the Canadian exporter, which is what I firmly believe would happen, the ports have to suffer; the ports will lose these lines.

Mr. MacDonald: Can I ask you a question about the relative competitiveness of shipping for the Canadian market through Canadian ports or down through the ports down in New York and through Baltimore and in that area? How much of a competitive edge currently do they have? Because you mentioned that it's getting increasingly less attractive to be shipping into Canada.

Mr. Olsen: Since we're here in Halifax, we'll talk about the east coast, I suppose, rather than the west coast. If you're in a north-south trade, today there's very little reason to come as far north as Halifax if you're serving the Canadian market. For

[Traduction]

M. Olsen: Je dis que l'abolition de la Loi créerait une guerre des tarifs. Ce serait chacun pour soi. Dans un tel contexte, le prix de fret canadien, ou encore le tarif que nous obtenons pour transporter le fret canadien chuterait à un niveau tel qu'un grand nombre de sociétés ne seraient plus intéressées. Soyons francs. Dans un tel scénario, si nous pouvions vendre nos navires aux États-Unis, pourquoi regarder vers le Canada?

La raison pour laquelle un grand nombre de sociétés font affaire avec le Canada à l'heure actuelle tient à leur capacité de le faire. Même aujourd'hui, les tarifs à destination et en provenance du Canada ne sont pas aussi attrayants que ceux à destination et en provenance des États-Unis. Mais ce qui importe, ce ne sont pas uniquement les tarifs, mais aussi la marge brute que nous obtenons pour un conteneur.

Si l'on abolit la Loi dérogatoire et que cela suscite une guerre des tarifs, le volet canadien devient encore moins attrayant qu'il ne l'est aujourd'hui. Il n'y a qu'une poignée de sociétés de conteneurs dans le monde actuel qui font des profits. C'est à se demander pourquoi nous restons en affaires.

Certaines sociétés ont fait des investissements substantiels dans leurs navires. Je ne sais pas si l'un d'entre vous a déjà vu l'un des gros navires Maersk qui viennent ici toutes les semaines et dont la capacité est de 4 000 unités équivalentes de conteneurs. Il y en a 13 affectés à cette route et ces navires coûtent 100 millions de dollars chacun. Il faut absolument que nous obtenions un rendement intéressant sur nos investissements.

Si les tarifs baissent à un niveau où le commerce avec le Canada n'est plus intéressant, je pense que certaines sociétés, notamment les mégatransporteurs et ceux qui ont des réserves financières, pourraient traverser cette tempête. Nous demeurerons actifs dans le secteur tant et aussi longtemps que nous serons convaincus qu'il y a de l'avenir là-dedans ou à tout le moins, de la lumière au bout du tunnel. Les petits transporteurs devront disparaître. Que restera-t-il? Seule une poignée de sociétés continueront à desservir le Canada. Quant à savoir si elles le feront en faisant escale directement aux ports canadiens, c'est leur décision. Et cette décision est évidemment fondée sur des raisons commerciales.

Si les importateurs ou les exportateurs canadiens ont moins d'options—et je suis convaincu que c'est ce qui se produira—les ports en souffriront. Les ports vont perdre ces sociétés de transport maritime.

M. MacDonald: Puis-je vous poser une autre question au sujet de la compétitivité relative des ports canadiens et des ports de New York, de Baltimore et de cette région des États-Unis aux yeux des sociétés maritimes voulant avoir accès au marché canadien? Dans quelle mesure ces ports disposent-ils d'un avantage à l'heure actuelle? En effet, vous avez mentionné qu'il est de moins en moins attrayant d'expédier la marchandise directement au Canada.

M. Olsen: Étant donné que nous sommes ici à Halifax, nous allons parler de la côte Est, je suppose, plutôt que de la côte Ouest. Si vous participez aux échanges nord-sud, il n'y a guère de raison à l'heure actuelle de venir aussi loin au nord

[Text]

example, if you're in a South American trade or any trade that may come up through the Panama, there's very little reason to come as far north as Halifax because the majority of our cargo is for central Canada.

You can take those containers off at New York and truck them or rail them into Montreal or Toronto for about the same price as it costs to rail those containers from Halifax to Montreal or Toronto. There's very little difference in price. So why come as far north as Halifax if you can handle that central Canadian market over the port of New York.

On the other hand, in the east-west trades—and essentially the lines that call at Halifax today are east-west carriers—there are decided advantages to come into a port such as Halifax and rail to central Canada and to Toronto—Montreal from Halifax. We have even started moving containers from Halifax into the U.S. Midwest for Chicago. The reason we do that is we've been able to get a pretty good rate from Canadian National. I say "pretty good"—we're never satisfied, but it's a pretty good rate. Once they get this tunnel built, which hopefully they will, we hope they'll be able to double-stack from here all the way into Chicago, and we'll realize even further benefits.

The reason we take the Chicago containers or midwestern containers off here at Halifax, is because we have a draft problem in the port of New York right now. We take those boxes off here and that allows us to load more cargo for New York. Does that answer your question?

Mr. MacDonald: It sort of does. I just have two quick other questions.

In this region we are very concerned, as you're well aware, with whether or not the port of Halifax will be able to remain competitive with the current lines that come in, and whether or not we have a future to try to capture some of the expansion or the hope for expansion in the container trade business. I want to ask you two things, because one of the things we see is increasingly government thinks we have to deregulate and we have to put more over to the private sector.

You just mentioned something about the port of New York and that one of the reasons for getting some of the midwestern U.S.-bound cargoes is because of a draft problem in the port of New York. That problem is currently being addressed. Is there not an extensive charging program under way there?

Mr. Olsen: It's starting.

Mr. MacDonald: Who's paying for that? Is that through the port authority, or is it through the Army Corps of Engineers?

Mr. Olsen: I'm sorry, I don't know.

Mr. MacDonald: The second question, and it's just to wrap up on my time here, is you indicated clearly that you believe the elimination of the SCEA would be extremely detrimental to Canadian ports. What are some of the other things you think

[Translation]

que Halifax pour desservir le marché canadien. Par exemple, si vous transportez des marchandises sud-américaines, ou toute marchandise susceptible de transiter par Panama, il n'y a guère de raisons valables de venir aussi loin au nord que Halifax parce que la plus grande partie du fret est destinée au centre du Canada.

On peut décharger les conteneurs à New York et les transporter par rail ou par route à Montréal ou à Toronto pour environ le même prix qu'il en coûte pour les acheminer par rail de Halifax à Montréal ou Toronto. La différence de prix est minime. Pourquoi donc aller aussi au nord que Halifax si l'on peut desservir le marché du Canada central via le port de New York?

Par contre, pour le commerce est-ouest—et la plupart des transporteurs maritimes qui font escale à Halifax aujourd'hui sont des transporteurs est-ouest—il y a des avantages manifestes à utiliser le port de Halifax et à acheminer la marchandise par rail depuis Halifax vers le centre du Canada et les agglomérations de Toronto et Montréal. Nous avons même commencé à acheminer des conteneurs de Halifax vers le Midwest américain, à destination de Chicago. La raison en est que nous avons pu obtenir un tarif plutôt intéressant du Canadien National. Si je dis «plutôt intéressant» c'est que nous ne sommes jamais satisfaits, mais c'est un bon tarif. Une fois le tunnel construit—et j'espère que cela se fera—, nous espérons que le CN pourra utiliser des wagons gerbés d'ici à Chicago. À ce moment-là, nos bénéfices seraient encore plus intéressants.

Si nous déchargeons ici, à Halifax, des conteneurs destinés au Midwest américain ou à Chicago, c'est parce que le port de New York connaît un problème de tirant d'eau à l'heure actuelle. Nous déchargeons ces conteneurs ici, et cela nous permet de charger davantage de fret à destination de New York. Cela répond-il à votre question?

M. MacDonald: À peu près. Je n'ai que deux autres brèves questions à vous poser.

Dans notre région, comme vous le savez sans doute, nous sommes très préoccupés. En effet, nous nous demandons si le port de Halifax pourra demeurer concurrentiel avec la clientèle des sociétés actuelles et si nous pouvons à l'avenir espérer bénéficier quelque peu de l'expansion du transport conteneurisé. Je veux vous demander deux choses compte tenu du fait que de plus en plus, le gouvernement estime qu'il est impératif de déréglementer l'industrie et de s'en remettre davantage au secteur privé.

Vous venez de parler du port de New York. Vous avez dit que si vous déchargez ici une partie de votre fret à destination du Midwest américain, c'était en raison d'un problème de tirant d'eau dans le port de New York. On s'attache actuellement à régler le problème. N'y a-t-il pas un programme de chargement d'envergure en cours là-bas?

M. Olsen: Cela commence.

M. Macdonald: Qui paie pour ces travaux? Est-ce l'administration portuaire ou le corps des ingénieurs de l'armée?

M. Olsen: Je suis désolé, je ne le sais pas.

M. Macdonald: Pour compléter mon temps de parole, voici ma deuxième question. Vous avez affirmé qu'à votre avis, l'abrogation de la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes serait extrêmement néfaste pour les ports canadiens.

[Texte]

we can do as legislators, as regulation-makers, to make it more attractive for containerized cargo to be using Canadian ports, not just for Canadian markets but also to capture some of the traffic going to the midwestern U.S.? What are some of the things, as a shipper, you think we could do to make our ports more attractive for that?

• 0930

Mr. Olsen: I think there's still a lot of work to be done with the inland transportation companies. Let's face it, the biggest expense we have is the rail costs. Certainly, as I said earlier, we've been fairly successful in our negotiations with CN. I think there's still a lot of room to move in that regard. Our rail cost from New York to Chicago is still lower, much lower, than what it costs from Halifax to Chicago, but hopefully once they can double-stack we'll be in better shape.

As far as the port is concerned, we don't have any real problems with the port of Halifax. Labour is stable here, the accommodation suits us. We use Halterm. The prices and the labour costs here are competitive. We don't have a draft problem.

I didn't mention it earlier, but one of the main reasons we call at your port is for the refrigerated cargo that we move. Among other things, we are the world's largest refrigerated carrier as far as containers are concerned. One reason that keeps us here in Halifax is the fish and seafood market, as well as the blueberries and whatever else moves in refrigerated containers. We do an awful lot of that business here to virtually the whole world, because from Halifax we can serve Europe, the Far East, the Middle East, the Mediterranean, South America, you name it. We can serve the whole world. And I think that because we're here, we have enabled the shippers of fish and seafood to enlarge their overseas markets.

There are a lot of pluses for this port from Maersk's point of view. The big stumbling block really is the very high inland transportation costs. Let's face it, our biggest enemy in this country is geography.

Mr. MacDonald: Thank you.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, I'd like to welcome you before the committee this morning.

I want to stay with the competitive aspects for a moment before I get into some details of your brief. In terms of the Pacific Rim trade, what percentage of the containers you land in Vancouver are going to central Canada?

Mr. Olsen: To begin with, the containers that we move land-bridge, we don't land in Vancouver, we land in Tacoma, Washington. I mean we as Maersk, but many of the other lines within our agreement call directly at the port of Vancouver. I said earlier we call at Vancouver, but that's in another trade. The percentage that we as Maersk would move is probably about 75% to 80% into central Canada.

[Traduction]

Que pouvons-nous faire, nous qui dictons les lois et les règlements, pour qu'il soit plus attrayant d'utiliser les ports canadiens pour le fret conteneurisé, non seulement pour desservir les marchés canadiens, mais aussi pour absorber une partie du trafic à destination du Midwest américain? En tant qu'expéditeur maritime, que pensez-vous que nous puissions faire pour rendre nos ports plus attrayants?

M. Olsen: Je pense qu'il y a encore beaucoup de travail à faire avec les compagnies de transport intérieur. Il faut bien se rendre à l'évidence: notre plus grosse dépense ce sont les frais ferroviaires. Comme je l'ai dit plus tôt, nos négociations avec le CN ont été assez fructueuses. Je pense qu'il y a encore beaucoup de possibilités de ce côté-là. Nos coûts ferroviaires de New York à Chicago sont toujours moins élevés que de Halifax à Chicago, mais cela devrait s'améliorer lorsqu'ils pourront avoir des trains à deux niveaux.

En ce qui concerne le port, nous n'avons pas vraiment de problème avec le port de Halifax. La main-d'œuvre est stable, les installations nous conviennent. Nous utilisons Halterm. Les prix et les frais de main-d'œuvre sont concurrentiels. Nous n'avons pas de problème de tirant d'eau.

Je ne l'ai pas mentionné tout à l'heure, mais l'une des principales raisons pour lesquelles nous faisons escale dans le port de Halifax, c'est pour les marchandises réfrigérées que nous transportons. Entre autres, nous sommes le plus gros transporteur réfrigéré au monde pour ce qui est des conteneurs. Ce qui nous garde ici à Halifax, c'est le marché des poissons et des fruits de mer, ainsi que celui des bleuets et de tous les autres produits qui sont transportés dans des conteneurs réfrigérés. Nous faisons énormément d'affaires ici avec le monde entier car de Halifax nous pouvons desservir l'Europe, l'Extrême-Orient, le Moyen-Orient, la Méditerranée, l'Amérique du Sud, etc. Nous pouvons desservir le monde entier. Je pense que nous avons ainsi permis aux expéditeurs de poisson et de fruits de mer d'élargir leurs marchés d'outre-mer.

Le port de Halifax comporte de nombreux avantages pour Maersk. Le principal désavantage, ce sont les coûts de transport intérieur extrêmement élevés. Il faut se rendre à l'évidence: notre principal ennemi ici au pays, c'est la géographie.

M. MacDonald: Merci.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à notre comité ce matin.

J'aimerais parler encore quelques instants de la compétitivité avant d'aborder certains détails de votre mémoire. Pour ce qui est du commerce avec les pays du Pacifique, quel pourcentage des conteneurs que vous débarquez à Vancouver est destiné au centre du Canada?

M. Olsen: Tout d'abord, les conteneurs que nous transportons par transport intermodal ne sont pas débarqués à Vancouver, mais bien à Tacoma dans l'État de Washington. C'est ce que nous faisons, à la compagnie Maersk, mais bon nombre des autres compagnies de navigation signataires de la même entente que nous font directement escale au port de Vancouver. J'ai dit tout à l'heure que nous faisons escale à Vancouver, mais c'est pour un autre commerce. Environ 75 à 80 p. 100 des conteneurs transportés par Maersk sont destinés au centre du Canada.

[Text]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Through Tacoma, Washington.

Mr. Olsen: Through Tacoma. I would guess that it's probably —

A voice: Half and half, Vancouver and Tacoma.

Mr. Olsen: Yes, but I would think that for the other lines within our agreement it's probably the same percentage that moves to central Canada.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): What would be the difference per container between Canadian rail and American rail? Obviously you're going through Tacoma because it's cheaper.

Mr. Olsen: We're going through Tacoma because we have an investment in Tacoma and we run our own double-stacked train across the United States. Actually these containers that we move from Tacoma into Toronto, for example, move on the double-stacked train right the way through crossing the border at Buffalo. As for the difference in price, now that the Canadian railways have established double-stack service from Vancouver into central Canada, it is cheaper to move on the all-Canadian route.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): It's only because you made the investment in Tacoma that you're —

Mr. Olsen: Yes. I would have to say that we are presently studying the possibilities of coming back to Vancouver with that service, but that has not happened yet. We left Vancouver because they had a rather serious labour problem there a few years ago, which I'm sure many people here know about.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Yes.

• 0935

Mr. Olsen: But now that it is resolved, I would like to see us back there in the transpacific trade. But no, I think if you're looking at dollars, you're probably talking about a difference of about \$200 per 40-foot container for moving on the all-Canadian route versus the route we use.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Sorry, the Canadian route is \$200 cheaper now?

Mr. Olsen: Yes.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): That's interesting, because certainly the railways have been making the argument about taxation and why it's cheaper to run through the States. They haven't bothered to tell us this little item.

Mr. Olsen: Don't say I told you.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I'm afraid it's too late; it's on the record.

In terms of the handling costs, whether it's Halifax or Vancouver or Tacoma, currently you bring in a ship, you offload the ship, you transfer it to rail. Now that's obviously part of the costing element. What percentage of the cost of the total movement would be the handling cost?

[Translation]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): En passant par Tacoma, dans l'État de Washington.

M. Olsen: Exactement. Je suppose que c'est sans doute. . .

Une voix: Moitié-moitié, Vancouver et Tacoma.

M. Olsen: Oui, mais je pense que pour les autres lignes, c'est sans doute le même pourcentage qui est expédié vers le centre du Canada.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Quelle est la différence par conteneur entre le chemin de fer canadien et le chemin de fer américain? De toute évidence, vous passez par Tacoma parce que c'est moins cher.

M. Olsen: Nous passons par Tacoma parce que nous y avons un investissement et nous exploitons notre propre train à deux niveaux aux États-Unis. En fait, ces conteneurs que nous transportons de Tacoma à Toronto, par exemple, sont transportés sur le train à deux niveaux qui traverse la frontière à Buffalo. Pour ce qui est de la différence de prix, depuis que les chemins de fer canadiens ont établi un service de trains à deux niveaux de Vancouver au centre du Canada, c'est moins cher de passer seulement du côté canadien.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): C'est uniquement parce que vous avez investi à Tacoma que vous. . .

M. Olsen: Je dois dire que nous sommes actuellement en train d'étudier la possibilité de revenir à Vancouver avec ce service, mais ce n'est pas encore fait. Nous avons abandonné Vancouver parce qu'ils ont eu là-bas un problème de main-d'oeuvre assez grave il y a quelques années, et je suis certain que bon nombre d'entre vous sont au courant.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui.

M. Olsen: Mais puisque ce problème est résolu, j'aimerais que nous revenions là-bas pour le commerce transpacifique. Pour ce qui est du prix cependant, je pense qu'on parle sans doute d'une différence d'environ 200\$ par conteneur de 40 pieds en passant par le Canada plutôt que par l'itinéraire que nous empruntons à l'heure actuelle.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Vous dites qu'à l'heure actuelle c'est 200\$ de moins en passant par le Canada?

M. Olsen: Oui.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): C'est intéressant, car les compagnies ferroviaires disent que cela coûte moins cher de passer par les États-Unis en raison des impôts. Elles ne se sont pas données la peine de nous parler de ce petit détail.

M. Olsen: Ne dites pas que je vous l'ai dit.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): J'ai peur que ce soit trop tard; c'est déjà consigné au compte rendu.

En ce qui concerne les frais de manutention, que ce soit à Halifax, à Vancouver ou à Tacoma, à l'heure actuelle vous déchargez le navire et vous transférez la cargaison sur des wagons ferroviaires. Naturellement, cela ajoute au coût. Quel pourcentage du coût total du transport les frais de manutention représentent-ils?

[Texte]

Mr. Olsen: You're talking about the cost on land?

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): The transfer from ship to rail, just the cost at the port, basically. Let me tell you where I'm leading. As you probably know, I'm from Thunder Bay. The seaway tends to be a focus of mine. We've always wondered whether there was any potential to have any kind of container movement by marine mode from western Canada through Thunder Bay to central Canada. But obviously the extra handling, just like we know the extra handling of grain in the river ports does, adds to our cost of supplying a product on the world market. It ups it. So percentage-wise, the transfer element, is it significant or is it something that could be traded off in terms of reduced costs for the marine leg, if you like?

Mr. Olsen: If we're talking about the actual stevedoring costs, this is what you're referring to, I presume.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Yes.

Mr. Olsen: We would pay in Tacoma or Vancouver or Halifax?

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Yes.

Mr. Olsen: On a percentage basis, it's not terribly significant, as compared to what we pay for moving the containers over land. Your idea is to move containers from say Vancouver to Thunder Bay, and then by water from Thunder Bay—

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): To Toronto or Chicago.

Mr. Olsen: Yes, I see what you mean.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Let me put the theoretical question then. Aside from the financial aspect, is there any potential for a marine container movement on the Great Lakes?

Mr. Olsen: We're talking about time here. The goods that move transpacific from Asia to Canada are all manufactured goods, you know, the department store merchandise, the electronic goods. Virtually everything you buy today has likely been made in the Far East somewhere. Transit is a very important factor for these importers in central Canada. Really, the lines that enjoy the largest market shares in this trade are those that offer the fastest transit times.

I just feel the type of service you're talking about would not provide the transit times that would be required. You would be competing with New York; you'd be competing with... You can truck to Toronto from New York in 10 hours, versus what it would cost by water from Thunder Bay, this sort of thing. I think transit is really against what you're suggesting. Let's face it, I think that's why containerization has never happened in the Great Lakes.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Fair point.

[Traduction]

M. Olsen: Vous voulez parler du coût au sol?

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Le transfert du navire aux wagons ferroviaires, tout simplement le coût au port, essentiellement. Laissez-moi vous expliquer là où je veux en venir. Comme vous le savez sans doute, je suis de Thunder Bay. Je m'intéresse à la Voie maritime. Nous nous sommes toujours demandés pourquoi il n'était pas possible de transporter des conteneurs par voie maritime de l'Ouest canadien en passant par Thunder Bay pour aller jusqu'au centre du Canada. Naturellement, la manutention additionnelle, tout comme c'est le cas pour le grain dans les ports d'eau douce, vient ajouter au coût nécessaire pour fournir un produit sur le marché mondial. Cela augmente le coût. Donc, du point de vue du pourcentage, le transfert est-il un élément important ou est-ce que les coûts réduits de transport maritime viendraient compenser ces coûts?

M. Olsen: Je présume que vous voulez parler des coûts réels de manutention?

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui.

M. Olsen: Que nous devons payer à Tacoma, Vancouver ou Halifax?

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui.

M. Olsen: En pourcentage, ce n'est pas terriblement considérable, par rapport à ce que nous payons pour transporter les conteneurs par voie terrestre. Votre idée, c'est de transporter les conteneurs disons de Vancouver à Thunder Bay, ensuite par voie maritime de Thunder Bay...

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): À Toronto ou Chicago.

M. Olsen: Oui, je vois ce que vous voulez dire.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Permettez-moi alors de vous poser une question théorique. En laissant de côté l'aspect financier, serait-il possible de transporter un conteneur marin sur les Grands Lacs?

M. Olsen: Nous parlons de temps ici. Les marchandises qui sont transportées d'Asie au Canada sont des produits manufacturés, des marchandises vendues dans des magasins à rayon, des produits électroniques. Pratiquement tout ce que l'on achète aujourd'hui a été fabriqué quelque part en Extrême-Orient. Le transit est un facteur très important pour les importateurs du centre du Canada. Les compagnies de navigation qui ont la plus grande part du marché dans ce domaine sont celles qui offrent les délais de transit les plus courts.

J'ai tout simplement l'impression que le type de service dont vous parlez n'offrirait pas des délais de transit assez courts. Vous feriez concurrence à New York; vous feriez concurrence à... Vous pouvez transporter des marchandises par camion de Toronto à New York en 10 heures, par rapport à ce que cela coûterait par voie maritime à partir de Thunder Bay. Je pense que le transit va vraiment à l'encontre de ce que vous proposez. Il faut se rendre à l'évidence, je pense que c'est pour cette raison que la conteneurisation ne s'est jamais faite dans les Grands Lacs.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): C'est juste.

[Text]

[Translation]

• 0940

In your brief, tab number one on page 6, you support the one suggestion in the NTA Review Commission about quoting onward land carriage rates. It was suggested yesterday in Saint John that if the compensatory rate section of the NTA was removed and therefore the railways were able to price cut below cost, that could be used by a shipping line that was servicing both coasts to get a deal on one coast that is below compensatory rates as a trade-off for getting a lucrative rate on the other coast.

Given your support of the logic of a through rate, what's your position on the compensatory rate for rail? Should we keep the position that says the railways cannot charge below compensatory rate or should we repeal it?

Mr. Olsen: I'm trying to think of how to do it.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I'm sorry to give you the idea.

Mr. Olsen: Well, no. We've thought of it before. Certainly you may have a carrier that serves both coasts of Canada, as we do today, and uses CN. We use them exclusively here in the east. Because we use them here in the east, we use them in western Canada as well. Because we are using CN right across Canada, I think we are enjoying some benefits that would not apply if we were just a one-coast carrier.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): What about the question of the compensatory rate provisions? Separate from any linkage with marine carriage of goods, do you think we should retain a requirement that the railways must charge at the very least what it costs to provide the service?

Mr. Olsen: Having seen the financial statements for our Canadian railways, particularly CN, as a Canadian taxpayer, I would like to see them making money. I believe all of our vendors should make money, not solely at our expense. They should make money because I don't see how we're going to get service from anybody if they're not making a profit on the business we're handling.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Also on page 6 of your brief, you make reference to recommendation number 31 of the NTA Review Commission report. You point out that one part of SCEA, subsection 5.(2), prohibits what I assume are the intermodal rates for inland carriers for inland transportation rates.

Now this may be an unfair question to you, but do you have any sense as to why that was put in the act in the first place? What was the fear or the concern? I can't remember and I was part of the review of that. I'm just wondering whether that one slipped by us without our realizing it.

Dans votre mémoire, à l'onglet 1, page 6, vous appuyez une recommandation de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux concernant la proposition de tarifs de fret d'entier parcours multimodal. Quelqu'un a laissé entendre hier à Saint John que si les dispositions sur les prix compensatoires dans la Loi sur les transports nationaux étaient éliminées et que par conséquent les compagnies ferroviaires pouvaient imposer un tarif qui serait inférieur à ce que leur coûterait le transport, cela pourrait être utilisé par une compagnie de navigation qui desservirait les deux côtes pour obtenir sur une côte un tarif qui serait en-dessous du prix compensatoire en échange d'un prix lucratif sur l'autre côte.

Étant donné que vous appuyez la logique d'un tarif de parcours entier, quelle est votre position en ce qui concerne le prix compensatoire pour le transport ferroviaire? Devrions-nous maintenir notre position selon laquelle les compagnies de chemin de fer ne peuvent imposer un tarif inférieur au prix compensatoire ou devrions-nous abroger ces dispositions?

M. Olsen: J'essaie de penser à la façon de s'y prendre.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Désolé de vous donner l'idée.

M. Olsen: Eh bien, non. Nous y avons déjà pensé. Il est possible qu'un transporteur desserve les deux côtes du Canada, comme nous le faisons aujourd'hui, et utilise le CN. Nous utilisons le CN exclusivement ici dans l'Est. Parce que nous l'utilisons ici dans l'Est, nous l'utilisons dans l'Ouest canadien également. Parce que nous utilisons le CN dans tout le Canada, je pense que nous profitons de certains avantages dont nous ne pourrions profiter si nous n'étions que sur la côte Est ou que sur la côte Ouest.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Et que pensez-vous des dispositions sur les prix compensatoires? Sans tenir compte de quelque lien que ce soit avec le transport maritime des marchandises, croyez-vous que nous devrions maintenir l'exigence selon laquelle les compagnies ferroviaires doivent imposer un tarif au moins égal à ce qu'il leur en coûte pour offrir ce service?

M. Olsen: Ayant vu les bilans financiers de nos compagnies ferroviaires canadiennes, plus particulièrement ceux du CN, en tant que contribuable canadien, j'aimerais que ces compagnies soient rentables. Je crois que tous nos vendeurs devraient faire de l'argent, pas seulement à nos dépens. Ils devraient faire de l'argent car je ne vois pas comment nous pourrions obtenir de service d'une compagnie qui ne fait pas de profits avec le transport de nos marchandises.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): À la page 6 de votre mémoire également, vous faites allusion à la recommandation numéro 31 de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Vous soulignez que le paragraphe 5.(2) de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes interdit ce que je suppose être un taux intermodal pour les transporteurs intérieurs pour ce qui est des taux de transport intérieur.

Je ne devrais peut-être pas vous poser cette question, mais avez-vous une idée de la raison pour laquelle on a inclus cette disposition dans la loi au départ? Quelle était la crainte ou la préoccupation? Je ne peux m'en rappeler et pourtant j'ai participé à cet examen. Je me demande tout simplement si c'est quelque chose qui nous a échappé sans que nous ne nous en rendions compte.

[Texte]

Mr. Rusk: I think the rationale behind it is basically that the provision is in the U.S. act. That's the first thing. So to the extent the amendments in 1987 were tied in or reflected some of the amendments that were seen three years before in the United States, albeit done in the Canadian context, and the deregulation legislation passed in 1987, I believe the theory or the principle is one of competition law.

In other words, the Department of Consumer and Corporate Affairs in Canada and the Department of Justice in the United States believed it would be contrary to the best Canadian interests, in terms of competition, if conferences were able to take the kinds of actions that would otherwise infringe the Competition Act and extend that into the inland mode.

• 0945

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Is there a benefit to Canada if we unilaterally change that rule and the Americans retain theirs? Would that attract more cargo, perhaps even cargo destined for the midwestern U.S., through Halifax or through Vancouver?

Mr. Olsen: I doubt it very much.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, gentlemen. We'll move on to Mr. Crosby.

Mr. Crosby (Halifax West): Gentlemen, welcome to Halifax. I have very bad memories of the Shipping Conferences Exemption Act. When I was first elected to the House of Commons and while sitting in the chamber one evening, a colleague who later became Minister of Transport asked me to stall the debate for some time while he did some negotiations. The matter before the House was the Shipping Conferences Exemption Act. I made a 40-minute speech without knowing anything about the bill or anything about shipping conferences. I think the chairman was alongside me. He got embarrassed and left at one point. Unfortunately, it's on record somewhere.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Was there anything of relevance?

Mr. Crosby: No more irrelevant probably than most of the speeches that are made.

Let me begin with the act itself. The current act has provisions for investigation of any complaints against conferences under the act. I'll ask a simple question. Have there been any investigations with respect to the Canada Transpacific Stabilization Agreement?

Mr. Rusk: There've been no investigations.

Mr. Crosby: So there's no reason to think the activities that are permitted under the agreement have caused any difficulty to date.

Mr. Rusk: No.

Mr. Crosby: They didn't give rise to any complaints.

[Traduction]

M. Rusk: Je pense que si on a inclus cette disposition, c'est en raison de la loi américaine. Voilà la première raison. Donc, dans la mesure où les modifications en 1987 étaient reliées aux modifications apportées trois ans auparavant aux États-Unis, ou reflétaient ces dernières, bien que faites dans le contexte canadien, et que la Loi sur la déréglementation ait été adoptée en 1987, je crois que la théorie ou le principe est celui de la loi de la concurrence.

En d'autres termes, le ministère de la Consommation et des Affaires commerciales au Canada et le ministère de la Justice aux États-Unis étaient d'avis qu'il serait contraire aux meilleurs intérêts du Canada, sur le plan de la concurrence, si les conférences pouvaient prendre le type de mesure qui iraient à l'encontre de la Loi sur la concurrence et les appliquer au mode de transport intérieur.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Y a-t-il un avantage pour le Canada si nous changeons unilatéralement cette règle et que les Américains gardent la leur? Est-ce que cela attirerait davantage de marchandises, peut-être même des marchandises destinées au Midwest américain, en passant par Halifax ou Vancouver?

M. Olsen: J'en doute beaucoup.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs. Nous allons passer à M. Crosby.

M. Crosby (Halifax-Ouest): Bienvenue à Halifax, messieurs. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes me rappelle de bien mauvais souvenirs. Alors que je venais tout juste d'être élu à la Chambre des communes et que je me trouvais à la Chambre un soir, un de mes collègues qui est devenu par la suite ministre des Transports m'a demandé de retarder quelque peu le débat pendant qu'il négociait. La Chambre étudiait alors la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. J'ai fait un discours de 40 minutes sans savoir quoi que ce soit au sujet du projet de loi ou des conférences maritimes. Je pense que le président était à côté de moi. Il a dû partir à un moment donné, tellement il était gêné. Malheureusement, tout cela a été versé au compte rendu.

Des voix: Oh, oh.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Y avait-il quoi que ce soit de pertinent?

M. Crosby: Pas plus pertinent sans doute que la plupart des discours qui sont prononcés.

Permettez-moi de commencer par la loi comme telle. La loi actuelle comporte des dispositions prévoyant une enquête en cas de plainte contre les conférences aux termes de la loi. Permettez-moi de vous poser une question très simple: le Canada Transpacific Stabilization Agreement a-t-il déjà fait l'objet d'une enquête?

M. Rusk: Il n'y a eu aucune enquête.

M. Crosby: Il n'y a donc aucune raison de croire que les activités qui sont permises aux termes de l'accord ont posé des problèmes jusqu'à ce jour.

M. Rusk: Non.

M. Crosby: Aucune plainte n'a été formulée.

[Text]

Mr. Rusk: Questions were put before it. It wasn't a formal complaint. I believe the Canadian Shippers Council did write to the National Transportation Agency as well as the director of investigations and research from Consumer and Corporate Affairs Canada.

The council questioned whether this particular agreement, as well as these types of agreements that go to capacity restriction or limitation, did fall within the exemption. The NTA ruled they did. In fact, the Department Consumer and Corporate Affairs in its submission to the NTA Review Commission in 1992 also took a similar position.

Mr. Crosby: You don't have any difficulty convincing me of your case, but there may be shippers or customers of shipping lines out there who are the source of complaints with respect to conferences that gave rise to the recommendation of the review commission.

Let me ask you about overcapacity, which apparently is the mischief that gives rise to the need or desire for these special arrangements. I noticed in your material you refer to the problem of overcapacity. Are there not pretty compelling reasons that indicate there will always be overcapacity in the marine transportation business? That is to say, there are shipbuilders around the world who keep pumping out vessels whether there's any real need for them or not.

Mr. Olsen: I think that's a very good point. Let's face it, we're all interested in increasing market shares. Yes, we continue to build ships, and we're continuing to build even larger ships.

The largest container ships on the water today are in the area of 4,000 to 4,200 TEU capacities. There's no question many of us are now looking to build even larger ships—5,000 TEU capacities—ships that will be too large even to go through the Panama Canal.

Mr. Crosby: As we move from generation to generation of vessels, what happens to the past generation? They're still around the world carrying cargo.

Mr. Olsen: They're still around. They don't disappear.

● 0950

Mr. Crosby: Yes. So if a line like Maersk for reasons of efficiency and economy of scale builds a larger ship, that doesn't mean their smaller vessels disappear from the oceans.

Mr. Olsen: That's right.

Mr. Crosby: I'm just trying to make the point that overcapacity—what do I know about it? But it would appear to me from what I do know, overcapacity will always be with us into the next decades.

Mr. Olsen: That is unless there's a tremendous surge in world trade that fills this capacity. But here in North America we're not anticipating that in the immediate future.

[Translation]

M. Rusk: Certaines questions ont été posées. Ce n'était pas une plainte officielle. Je crois que le Canadian Shippers Council a écrit à l'Office national des transports ainsi qu'au directeur des Enquêtes et de la Recherche du ministère de la Consommation et des Affaires commerciales.

Le conseil se demandait si cette entente, ainsi que d'autres types d'ententes qui limitent la capacité, était visée par cette exemption. L'Office national des transports a dit que oui. En fait, le ministère de la Consommation et des Affaires commerciales était du même avis dans son mémoire qu'il a présenté à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux en 1992.

M. Crosby: On n'aurait pas de difficulté à me rallier à votre cause, mais il y a peut-être des expéditeurs ou des clients de compagnies de navigation qui sont la source de plaintes concernant des conférences qui ont donné lieu à la recommandation de la Commission d'examen.

J'aimerais vous poser une question au sujet de la surcapacité qui, semble-t-il, est la raison pour laquelle on ressent le besoin d'avoir ces arrangements spéciaux. J'ai remarqué dans votre documentation que vous parlez du problème de la surcapacité. N'y a-t-il pas des raisons assez convaincantes indiquant qu'il y aura toujours une surcapacité dans le domaine du transport maritime? C'est-à-dire qu'il y a des constructeurs de navires dans le monde qui continuent de fabriquer des navires, qu'on en ait vraiment besoin ou non.

M. Olsen: Je pense que c'est un excellent point. Admettons-le, nous voulons tous augmenter notre part du marché. Oui, nous continuons de construire des navires, et nous construisons des navires de plus en plus grands.

Les plus grands navires à conteneur qui naviguent aujourd'hui ont une capacité qui varient entre 4 000 et 4 200 U.E.C. Il ne fait aucun doute que bon nombre d'entre nous cherchent à construire des navires encore plus grands—avec une capacité de 5 000 U.E.C.—des navires qui seront même trop gros pour emprunter le canal de Panama.

M. Crosby: Au fur et à mesure que nous passons d'une génération de navires à une autre, qu'arrive-t-il aux générations passées? Ils naviguent toujours à travers le monde pour transporter des marchandises.

M. Olsen: Ils naviguent toujours. Ils ne disparaissent pas.

M. Crosby: Oui. Donc, si une compagnie de navigation comme Maersk pour des raisons d'efficacité et d'économies d'échelle construit un navire plus grand, cela ne veut pas dire que les plus petits navires disparaîtront des océans.

M. Olsen: C'est exact.

M. Crosby: Je ne connais pas grand-chose au sujet de la surcapacité—mais d'après ce que j'en sais, il me semble que nous aurons toujours ce problème de surcapacité au cours des prochaines décennies.

M. Olsen: À moins qu'il y ait une augmentation considérable du commerce mondial qui réponde à cette capacité. Mais nous ne prévoyons pas que ce sera le cas dans un avenir immédiat ici en Amérique du Nord.

[Texte]

Mr. Crosby: Is it not fair—you can answer this question in your own interest—to make the point that the need for special arrangements relates to overcapacity?

Mr. Olsen: Yes.

Mr. Crosby: Unless you see a possibility of reduction in capacity, you're still going to have to have these arrangements.

Mr. Olsen: That's true.

Mr. Crosby: Isn't it as simple as that?

Mr. Olsen: Yes, it is as simple as that. If capacity reduces, then adjustments would have to be made.

Mr. Crosby: One could then ask how the review commission came to any other conclusion. I don't suppose you can be expected to answer that question.

I just want to ask you about a couple more points that perhaps do not relate directly to your brief but come up with respect to the recommendations of the review commission. On the matter of port autonomy within Canadian ports, what problems have you encountered in dealing with Canadian ports in terms of their jurisdiction and their ability to provide the array of services a shipping line requires and can you see any need for increased jurisdiction?

Mr. Olsen: You're talking about the port authorities.

Mr. Crosby: Yes.

Mr. Olsen: Really we have very few dealings with the actual port authorities. As far as we are concerned—and again let's use Halifax as the example—we deal with the terminal operator. We really virtually have nothing to do with the port authorities. You have two here in Halifax, of course, but we have very little to do with them. As far as I'm aware, they're doing a good job. But we're more interested in the hands-on people, such as the railways or the terminal operators or the trucking companies or what have you. So I have difficulty commenting on the port authorities themselves.

Mr. Crosby: Okay. But since inland transportation is so closely connected with utilization of a port, I thought possibly you'd be looking for some agency to assist you with your negotiations respecting inland transportation.

Mr. Olsen: Certainly if we felt it would be a benefit to us, we'll call in anybody we have to. But really our negotiations are one-on-one with Canadian National.

Mr. Crosby: Okay. I thought possibly the situation arose where you're being asked to utilize the port of Halifax. Your position is that if certain facilities were provided or certain arrangements could be made—for instance, if you could be assured of stability of labour within services—you might want to deal with an authority that was able to exercise some jurisdiction over all of those elements.

Mr. Olsen: If that authority could provide us with what we require, we certainly would make use of that facility.

[Traduction]

M. Crosby: N'est-il pas juste—vous pouvez répondre à cette question dans votre propre intérêt—de souligner qu'il est nécessaire d'avoir des arrangements spéciaux en raison de la surcapacité?

M. Olsen: C'est exact.

M. Crosby: À moins que vous ne prévoyiez la possibilité d'une réduction de la capacité, vous devrez toujours avoir ces arrangements.

M. Olsen: C'est vrai.

M. Crosby: Cela n'est-il pas aussi simple que cela?

M. Olsen: Oui, c'est aussi simple que cela. Si la capacité diminue, alors il faudra faire des ajustements.

M. Crosby: On pourrait alors se demander comment la Commission d'examen en est arrivée à une autre conclusion. Je ne suppose pas que l'on puisse s'attendre à ce que vous répondiez à cette question.

Je veux tout simplement vous demander quelques autres questions qui ne se rapportent peut-être pas directement à votre mémoire, mais qui concernent les recommandations de la Commission d'examen. En ce qui concerne l'autonomie portuaire dans les ports canadiens, quels problèmes avez-vous rencontrés dans vos transactions avec les ports canadiens en ce qui concerne leur compétence et leur capacité à offrir la gamme de services dont une compagnie de navigation a besoin, et à votre avis, devrait-on élargir leur champ de compétence?

M. Olsen: Vous parlez des autorités portuaires.

M. Crosby: Oui.

M. Olsen: En réalité, nous avons très peu de rapports avec les autorités portuaires. En ce qui nous concerne—et encore une fois prenons l'exemple de Halifax—nous transigeons avec l'exploitant de terminal. Nous n'avons pratiquement rien à faire avec les autorités portuaires. Vous en avez deux ici à Halifax, naturellement, mais nous avons très peu à voir avec elles. Personnellement, j'estime qu'elles font un bon travail. Mais nous transigeons davantage avec les compagnies de chemin de fer, les exploitants de terminal ou les compagnies de camionnage. Il est donc assez difficile pour moi de faire des commentaires au sujet des autorités portuaires comme telles.

M. Crosby: Très bien. Mais puisque le transport intérieur est relié de si près à l'utilisation d'un port, j'ai pensé que vous pourriez peut-être chercher un organisme qui puisse vous aider avec vos négociations concernant le transport intérieur.

M. Olsen: Si nous pensions que cela pourrait être avantageux pour nous, nous ferions certainement appel à quiconque pourrait nous aider. Mais en réalité, nous devons négocier directement avec le Canadien National.

M. Crosby: Très bien. J'ai pensé que la situation s'était peut-être présentée où on vous aurait demandé d'utiliser le port de Halifax. Votre position est la suivante: si certaines installations étaient fournies ou certains arrangements pouvaient être conclus—par exemple, si on pouvait vous assurer la stabilité de la main-d'œuvre pour certains services—vous voudriez peut-être alors traiter avec une autorité portuaire qui serait en mesure d'exercer une certaine compétence par rapport à tous ces éléments.

M. Olsen: Si cette autorité pouvait nous fournir ce dont nous avons besoin, nous utiliserions certainement ces installations.

[Text]

Mr. Crosby: Maybe I'm not making myself clear. I personally would like to see port authorities with greater jurisdiction so they could deal with the array of services, not just, for instance, access to wharves as opposed to other elements of the service that is required.

Mr. Olsen: I see.

Mr. Crosby: There's another thing I wanted to ask you about. You mentioned in your presentation about the cost of vessels and the increased expense incurred in operating a vessel. This of course relates to the impact of steaming time in terms of utilization of east coast North American ports. Is this a new phenomenon in the shipping industry in terms of the economies you're trying to achieve? I'm led to believe the increase in the cost of vessels and the operation of vessels is a greater factor in the 1990s than it was in the 1980s or 1970s. Is that correct?

• 0955

Mr. Olsen: Well, because we are building larger ships, which are of course more expensive—Then again, we have to find efficiencies. What we're doing is we're building larger ships but reducing the number of ports of call for these vessels. That's one way to find an efficiency.

In the United States, not in Canada, we have set up our own inland transportation systems, which is another way to realize efficiencies. We own a rather large trucking organization in the United States. We run our own double-stacked trains in the U.S., which we don't do in Canada because the market isn't large enough to warrant that. It isn't large enough for anybody.

Certainly with the tremendous capital costs we have today we're forever seeking ways and means of improving efficiencies. One of the biggest expenses we have in our industry is the cost of repositioning empty containers. It's absolutely phenomenal where you have trade imbalances and so on, and that's a big cost for us.

Mr. Crosby: All of this supports the point that the price alone, the tariff alone, is not as major a factor in providing or seeking customer support as the services you provide and the frequency and time of delivery.

Mr. Olsen: Exactly.

Mr. Crosby: As I already indicated, I'm not sure I understand what's behind this recommendation of the review commission. On the downside, you indicated that if the legislation was withdrawn it would lead to a rate war. I don't expect you to disclose the other side, but are there any advantages to Canadian shippers from that war? There would be an immediate advantage.

Mr. Olsen: It's short term.

Mr. Crosby: Do they really believe they've had any long-term advantages from a rate war?

Mr. Olsen: The Canadian shippers?

Mr. Crosby: Yes.

[Translation]

M. Crosby: Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Personnellement, j'aimerais que les autorités portuaires aient davantage de champ de compétence afin qu'elles puissent s'occuper de toute la gamme de services et non pas, par exemple, uniquement de l'accès aux ports, par opposition à d'autres éléments du service qui est requis.

M. Olsen: Je vois.

M. Crosby: Il y a une autre question que je voulais vous poser. Dans votre exposé, vous avez parlé du coût des navires et de la dépense accrue pour exploiter un navire. Naturellement, cela a quelque chose à voir avec le temps en service actif d'utilisation des ports nord-américains de la côte Est. S'agit-il d'un nouveau phénomène dans l'industrie de la navigation pour ce qui est des économies que vous tentez de réaliser? J'ai l'impression que l'augmentation du coût des navires et de l'exploitation des navires est un facteur plus important dans les années quatre-vingt-dix qu'il ne l'était dans les années quatre-vingts ou soixante-dix. Ai-je raison?

M. Olsen: Eh bien, étant donné que nous construisons de plus grands navires, qui, naturellement, coûtent plus cher... mais là encore, nous devons trouver le moyen de faire des économies. Nous construisons de plus gros navires, mais nous réduisons le nombre d'escales des vaisseaux. C'est une façon de réaliser des économies.

Aux États-Unis, mais pas au Canada, nous avons mis sur pied notre propre réseau de transports intérieurs, ce qui est une autre façon de réaliser des économies. Nous sommes propriétaires d'un organisme de camionnage assez important aux États-Unis. Là-bas, nous avons nos propres trains à deux niveaux, ce que nous n'avons pas au Canada, car le marché n'est pas assez grand pour le justifier. Ce marché n'est pas assez grand pour qui que ce soit.

Il est certain qu'en raison des coûts en capital très élevés que nous avons aujourd'hui nous cherchons toujours de nouvelles façons de faire des économies. L'une des plus grosses dépenses que nous ayons dans notre secteur est le coût de repositionnement des conteneurs vides. Ce coût est absolument phénoménal là où il y a déséquilibre commercial, alors c'est donc un coût très important pour nous.

M. Crosby: Tout cela vient appuyer l'argument selon lequel le prix seul, le tarif seul, n'est pas un facteur aussi important que les services que vous offrez aux clients ainsi que la fréquence et le délai de livraison.

M. Olson: Exactement.

M. Crosby: Comme je l'ai déjà dit, je ne suis pas certain si je comprends la justification de cette recommandation de la commission d'examen. Vous avez dit que si l'on éliminait la loi, il y aurait une guerre des tarifs, mais cette guerre des tarifs ne serait-elle pas à l'avantage des expéditeurs canadiens? Il y aurait là un avantage immédiat.

M. Olson: À court terme.

M. Crosby: Croient-ils vraiment qu'une guerre des tarifs puisse leur apporter des avantages à long terme?

M. Olson: Les expéditeurs canadiens?

M. Crosby: Oui.

[Texte]

Mr. Olsen: I hope they wouldn't believe that, but certainly there's no question this rate war would be very short term. We're in a rate war today with SCEA, but it would be much worse without SCEA. That's the point.

Mr. Crosby: I have no further questions.

The Chairman: Gentlemen, thank you for appearing before the committee this morning. We had other representations along the same lines from other witnesses and you certainly reinforced pretty much what the committee has been made aware of. At any rate, we certainly appreciate your attending upon us this morning.

Mr. Rusk: Thank you very much.

The Chairman: Let me just introduce our next witnesses. We certainly want to welcome Mr. Angus, along with Mr. Bouchat. Mr. Bouchat is the President and Chief Executive Officer of Montreal Shipping Inc., and together they are representing ANERA Canada.

Gentlemen, we welcome you to the proceedings this morning, and invite you, Mr. Angus, to proceed.

• 1000

Mr. W. David Angus (Legal Counsel, Asia North America Eastbound Rate Agreement—Canada): Thank you very much, Mr. Chairman.

ANERA Canada has eight member lines, which are described in some detail in the brief. They are comprised of American President Lines; K Line, which is Kawasaki Kisen Kaisha; A.P. Moller-Maersk Line, from whom you just heard Mr. Olsen; Mitsui OSK Lines; Neptune Orient Lines, or NOL; NYK, Nippon Yusen Kaisha Limited; Sea-Land Service Inc.; and OOCL, Orient Overseas Container Line Inc.

Mr. Bouchat is appearing with me today as a Canadian-based operator in the system. Montreal Shipping Inc. is one of Canada's oldest ship operators, with its head office in Montreal and agencies with offices here in Halifax and in many other Canadian cities. They have been in business in Canada since 1925 and represent, among many of their other principals in other trades, one of the larger carrier line members of ANERA, Mitsui OSK Lines. Mr. Bouchat will elaborate on this in a moment.

I just simply at the outset want to summarize. First of all, of the eight member lines of ANERA, two of them call on a regular basis here in Halifax and seven of the eight call regularly in Vancouver. This conference basically adopts the position you heard this morning from predecessor peers and also from the CWRA and other conferences that came before you in Ottawa recently.

Using the illustration of Halifax, for example, if Maersk Line and NOL, who are ANERA members calling here regularly, were to stop calling at Halifax, this port would basically be close to having to close down. Whilst you can't say the same if it happened with the other member lines stopping at Vancouver, there would be a very significant negative effect on the port of Vancouver and all of its infrastructure.

Obviously this is a preface to saying we feel that SCEA is a very essential piece of legislation to the extent that all of Canada's international trade is carried in foreign bottoms and has so been for quite a while now. Any little thing that would

[Traduction]

M. Olson: J'espère qu'ils n'iront pas croire cela, mais il ne fait aucun doute que cette guerre des tarifs serait à très court terme. Nous avons des tarifs à l'heure actuelle avec la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, mais ce serait encore bien pire sans la loi. C'est là que je veux en venir.

M. Crosby: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Messieurs, je vous remercie d'avoir comparu devant le comité ce matin. D'autres témoins ont formulé des observations dans le même sens, et vous avez certainement confirmé ce qui avait déjà été porté à l'attention de notre comité. Quoi qu'il en soit, nous vous remercions de votre présence ici ce matin.

M. Rusk: Merci beaucoup.

Le président: Je vais maintenant vous présenter nos témoins suivants. Nous souhaitons la bienvenue à M. Angus et à M. Bouchat. M. Bouchat est le président-directeur général de Montreal Shipping Inc., et ils représentent tous deux ANERA Canada.

Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité ce matin. J'invite maintenant monsieur Angus à prendre la parole.

M. W. David Angus (conseiller juridique, Asia North America Eastbound Rate Agreement—Canada): Je vous remercie, monsieur le président.

ANERA Canada représente huit lignes de navigation au sujet desquelles le mémoire renferme plus de détails. Il s'agit de la American President Lines, la K Line, soit la Kawasaki Kisen Kaisha, la A.P. Moller-Maersk Line, dont vient de vous parler M. Olson, la Mitsui OSK Lines, la Neptune Orient Lines, ou NOL, la NYK, soit la Nippon Yusen Kaisha Limited, la Sea-Land Service Inc., et la OOCL, soit la Orient Overseas Container Line Inc..

M. Bouchat, qui comparaît aujourd'hui avec moi, est un exploitant canadien. Montreal Shipping Inc. est l'un des plus anciens exploitants de navires au Canada. Son siège social se trouve à Montréal, et la Société a des bureaux à Halifax et dans de nombreuses autres villes canadiennes. Elle a été fondée en 1925 et représente, parmi beaucoup d'autres mandants dans d'autres domaines, l'une des plus importantes lignes de navigation membres de ANERA, soit Mitsui OSK Lines. M. Bouchat va vous en dire davantage à ce sujet dans quelques instants.

Je vais d'abord vous donner un bref aperçu de la situation. Des huit lignes membres de ANERA, deux d'entre elles font régulièrement escale à Halifax, et sept d'entre elles font régulièrement escale à Vancouver. Cette conférence appuie la position qui vous a été exposée ce matin, ainsi que celle de la CWRA et d'autres conférences qui ont témoigné récemment devant vous à Ottawa.

Prenons l'exemple du port de Halifax. Si la Maersk Line et la NOL, qui sont membres de ANERA, devaient cesser de régulièrement faire escale à Halifax, ce port devrait à toutes fins pratiques cesser ses activités. Si les autres lignes membres de la conférence cessaient de faire escale à Vancouver, ce port ne connaîtrait pas le même sort, mais il s'en ressentirait beaucoup.

Cela dit, nous attachons beaucoup d'importance à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes que nous considérons essentielles au commerce international du Canada. Depuis bien longtemps déjà, nos exportations sont d'ailleurs transportées par

[Text]

mitigate against these foreign carriers wanting to continue to serve us here in Canada would really be a serious thing. This is notwithstanding the submissions you would have heard from some shippers.

The SCEA, as you heard, provides an element of stability not only in the rates but also in the service. If other countries such as the U.S. were to have protection from the competition laws and Canada didn't, it would just be the kind of straw that breaks the camel's back and would discourage the lines from continuing to call here.

Of course, you heard Mr. Olson talking about how a rate war would be an initial effect and how that would basically end up in these lines and not serving Canadian ports. Our position, then, is if it ain't broke, why fix it?

I was involved in the testimony and in the submissions leading up to the current SCEA, which isn't the first SCEA we've had in Canada, as you know, Mr. Chairman. Certainly, a lot of the issues that have been put out again in the NTA review were dealt with at length five and six years ago. I wanted to highlight one in particular, which was the issue of independent action on service contracts. It was in the draft legislation back in 1986, and we made elaborate and really genuine submissions to the effect that if you follow through with that kind of a recommendation you won't have a conference. It's fundamental to the conference system that there not be independent. . . Why have a service contract at all? And service contracts are of the essence of a conference system.

• 1005

We dealt with the through-rates for pre-carriage or for onward land carriage in our submission. I think you noted already, Mr. Chairman, that there's a contradiction in the NTA report between one of the main recommendations and the commentaries in the appendix.

There's the definition of "service contracts", as to whether it should include a percentage of traffic as opposed to a specific amount. There's a recommendation the notice period be decreased from 15 days to 10 days.

In a conference such as ANERA, where you have such great distances and disparate ownership of these lines, you really need as much time as possible. While the 15 days is a minimum in our submission for our line, we acknowledge that indeed in the Atlantic they reduced it to ten, and even less in some cases. That faculty is always there, but fifteen is a maximum, which really was a compromise when the present legislation came in.

Probably when you were doing your brilliant exposé, Mr. Crosby, this was part of a chairman's negotiation. In any event, we were seeking thirty days at that time, and fifteen seems to be a good compromise. Nobody's looking to make it longer than is practical—that is really my point.

[Translation]

des navires étrangers. Malgré ce qu'ont pu vous dire d'autres transporteurs maritimes à ce sujet, toute mesure qui serait prise à l'encontre des transporteurs étrangers aurait de graves conséquences pour notre commerce international.

Comme on vous l'a dit, la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes assure une certaine stabilité dans les tarifs, mais aussi dans les services. Si les transporteurs maritimes étaient protégés de la concurrence dans des pays comme les États-Unis, et s'ils ne l'étaient pas au Canada, ce serait la goutte d'eau qui fait déborder le vase, et cela découragerait les lignes de navigation de faire escale au Canada.

M. Olson vous a dit que tout débiterait par une guerre des tarifs à l'issue de laquelle les transporteurs étrangers ne feraient plus escale dans les ports canadiens. Nous demandons donc pourquoi on propose de changer quoi que ce soit à la situation actuelle qui nous satisfait.

J'ai témoigné au cours des audiences qui ont abouti à l'adoption de la Loi dérogatoire actuelle qui, comme vous le savez, monsieur le président, n'est pas la première en son genre. Un bon nombre des questions qui ont été abordées dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports nationaux avaient déjà été examinées en détail il y a cinq ou six ans. J'attire notamment votre attention sur la question d'une action indépendante en ce qui touche les contrats de service. Il en avait déjà été question en 1986, mais nous avons alors fait valoir que la mise en oeuvre de cette recommandation empêcherait la création de conférences. Il est absolument essentiel pour le système de conférences qu'il n'y ait pas de régime indépendant. . . Pourquoi alors devrait-il y avoir des contrats de service? Or, les contrats de service sont la pierre d'assise du système de conférence.

Dans notre mémoire, nous abordons la question des tarifs de fret d'entier parcours modal. Je crois que vous avez déjà fait remarquer, monsieur le président, qu'il y a contradiction entre l'une des recommandations principales du rapport sur la LTN et le texte qui figure en annexe.

On se demande notamment si la définition de «contrat de service» devrait préciser un certain pourcentage du trafic ou une somme donnée. On recommande que la période d'avis passe de 15 à 10 jours.

Dans une conférence comme ANERA, vu que les distances sont très longues et que les lignes de navigation appartiennent à des propriétaires différents, le préavis doit être aussi long que possible. Si nous considérons 15 jours comme l'avis minimal dans notre mémoire, nous reconnaissons le fait que dans l'Atlantique, cet avis est passé à 10 jours, et est même plus court dans certains cas. Il est donc toujours possible de respecter un avis plus court, mais 15 jours, cela constitue un maximum, lequel reflétait un compromis lorsque la loi actuelle a été adoptée.

Lorsque vous avez fait votre brillant exposé, monsieur Crosby, vous vous êtes servi de cet argument comme d'une arme de négociation à titre de président. Nous réclamions alors 30 jours d'avis, mais 15 jours nous a semblé un bon compromis. Personne n'a intérêt à ce que l'avis soit trop long.

[Texte]

Without further ado, I would only conclude my introductory remarks by saying once again that we need in this country a consistent approach to our transportation problems. I draw to your attention. . . For example, Mr. MacDonald, you asked what you as legislators can do to encourage better utilization of our ports or better service to our shippers and so forth.

You will recall that last year and the year before we brought in these amendments to the Income Tax Act to create a sort of tax haven here in Canada to attract international shipping companies, such as the member lines of ANERA, to set up a base of operations in Canada. Vancouver was particularly strong and vociferous in this regard, but equally, Halifax, Montreal and Toronto have all been making submissions around the world.

The new legislation maybe and probably hasn't gone far enough, but it clearly appears to be government policy to encourage more shipping—ship operators and owners who come to Canada—even if it's necessary to so attract them to give them certain tax incentives. At the same time we're doing that, why would we abolish SCEA and hit them over the head and drive them away to the U.S. or elsewhere?

I think this underlines the logic in simply carrying on with the present system. We don't have any suggestions to make at all. We'd just like status quo, and we understand you've heard submissions to that effect.

Mr. Bouchat, would you carry on from there?

Mr. Guy Bouchat (President and Chief Executive Officer, Montreal Shipping, Inc., Asia North America Eastbound Rate Agreement—Canada): Thank you, David. Basically I'm going to be more or less repeating what you just said in my own words, and from the point of view of a Canadian businessman.

We're not shipowners. Montreal Shipping was founded in 1925 and it's a wholly Canadian-owned company, owned by its directors and its officers. We act as steamship agents, brokers and operators and our head office is in Montreal. We maintain two branch offices in Newfoundland and one in Halifax, one in Saint John, and one in Toronto, Vancouver and Prince Rupert.

We've been involved in a variety of marine-related activities in Canada since 1925, including shipowning, at one time, towing and stevedoring and terminal operations.

Today we're involved in world-wide chartering and we operate a fleet of time-chartered vessels, in addition to acting as tramp agents for a large number of foreign shipowners tramping in Canada. It is, however, in our activity as liner shipping agents that we have a deep interest in the SCEA.

• 1010

During the last 40 years we've acted for at least 25 different foreign liner shipowners who have called in Canada, most of whom have disappeared for whatever reason, and a number of reasons.

We presently represent five principals calling here in Canada directly or through the U.S. Up until two months ago we were also agents for 35 years for Hapag Lloyd, which served the continent and the U.K.

[Traduction]

Pour terminer, je me permets de souligner encore une fois qu'il faut adopter au Canada une approche logique à nos problèmes de transport. J'attire votre attention. . . Monsieur MacDonald, vous avez demandé comment les législateurs pourraient favoriser une meilleure utilisation de nos ports ou comment on pourrait améliorer les services offerts à nos transporteurs.

Vous vous souviendrez que l'an dernier ou l'année d'avant, on a modifié la Loi de l'impôt sur le revenu pour créer un refuge fiscal afin de rendre les ports canadiens attrayants aux lignes de navigation internationales comme celles qui sont membres de ANERA. C'est ce que réclamait vigoureusement le port de Vancouver tout particulièrement, mais aussi ceux d'Halifax, de Montréal et de Toronto.

La loi actuelle n'est peut-être pas suffisamment généreuse, mais la politique du gouvernement semble bien être d'attirer au Canada plus d'armateurs et d'exploitants de lignes de navigation, même s'il faut pour cela leur offrir certains avantages fiscaux. Dans cette perspective, à quoi servirait-il d'abolir la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, vu que cela les inciterait à réorienter leurs activités vers les États-Unis ou ailleurs.

À mon avis, il serait plus logique de conserver le système actuel. Nous n'avons aucune suggestion de changement à proposer. Le statu quo nous convient parfaitement, comme il semble d'ailleurs convenir à d'autres témoins que vous avez entendus.

Monsieur Bouchat, vous avez maintenant la parole.

M. Guy Bouchat (président et chef de la Direction, Montréal Shipping, Inc., Asia North America Eastbound Rate Agreement—Canada): Je vous remercie, David. Je vais plus ou moins répéter ce que vous venez de dire, et présenter le point de vue d'un homme d'affaires canadien.

Nous ne sommes pas des armateurs. Montreal Shipping, une société entièrement canadienne appartenant à ses administrateurs, a été créée en 1925. Notre siège social est à Montréal. Nous sommes des agents, des courtiers et des exploitants de lignes maritimes. La société compte deux bureaux à Terre-Neuve, et un bureau à Halifax, Saint John, Toronto, Vancouver et Prince Rupert respectivement.

Nous menons diverses activités maritimes au Canada depuis 1925 notamment dans le domaine du remorquage, de l'arrimage et des opérations de transbordement. Nous avons même été propriétaires de navires à une certaine époque.

À l'heure actuelle, nous affrétons des bateaux à l'échelle mondiale, et nous exploitons une flotte de navires d'affrètement à temps. Nous sommes aussi des agents de tramp pour un grand nombre de propriétaires étrangers de tramp. C'est cependant à titre d'agents de lignes de navigation que nous nous intéressons vivement à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Au cours des 40 dernières années, nous avons représenté au moins 25 lignes de navigation étrangères qui font escale au Canada, dont la plupart ont maintenant disparu pour diverses raisons.

À l'heure actuelle, nous représentons directement ici au Canada ou par l'intermédiaire d'agents américains, cinq mandants qui font escale dans nos ports. Jusqu'à il y a deux mois, nous représentions la Hapag Lloyd—ce que nous avons fait pendant 35 ans—qui desservait le continent et le Royaume-Uni.

[Text]

Personally, I've been involved with our company for over 40 years and I'm a past chairman of the Shipping Federation of Canada and I presently sit on the board of the Maritime Employers Association and on the board of the *Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal*. I'm just giving you this simply to give you an idea of the experiences I've had in this industry.

We're here today, of course, as I said before, to support the submission that's been given to you by ANERA because we act as general agents across Canada for Mitsui OSK Lines, Ltd., which certainly is one of the largest shipping companies in the world.

The brief that was submitted to you of course refers to the various recommendations to the NTA Review Commission, and I thought I would just give you my views on some of those recommendations. First of all is the suggestion that the Ministry of Transport introduce legislation to repeal SCEA at such time as the United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn.

There are two ways to look at that. If this means the recommendation is that the Minister of Transport should introduce legislation now to have an automatic repeal of the act should the United States ever pull out, I think that would be a mistake. I think by doing that, of course, we would put ourselves totally in a straitjacket. It's not only because the United States has this immunity that SCEA exists. SCEA exists because many of our trading countries, many of our trading partners, also have conferences that are illegal in their own country.

To simply say that should the United States pull out Canada should also pull out I think at this time would be premature. There's absolutely no doubt that if Canada pulls SCEA out the chances of a lot of the liner companies calling in Canada. . . At least that would be one of the reasons they could easily decide not to call in Canada any more and call in the United States.

That question of shipowners deciding to call in the United States over Canada is always with us. Every time the shipowner decides on his new scheduling, or if he decides on being able to rationalize his services and this and that and the other thing. . . We know, for instance, that Mitsui OSK Lines is forever looking as to whether they're going to continue calling in Vancouver, which is certainly our biggest trade, because, like Mr. Olsen said before, Mitsui OSK Lines have high investments in terminals and double-stack trains in the United States.

The pressure of having the ships call in the United States and service Canada through the United States through the double-stack or by a mini-land-bridge is very strong, and we have to keep on all the time trying to prove the reasons why calling in Vancouver far outweigh the advantages of calling in the United States despite the heavy investments in the United States. So far we've been able to do it. However, if we turn around and Canada decides it's no longer going to have SCEA, I don't know what's going to happen, but certainly I think it could easily tip the balance in favour of a United States port.

Now, if the government were to say yes, automatically there's going to be a repeal of SCEA should the United States pull out, as far as I'm concerned, why don't we wait until it happens? I don't think it will happen, but if it does, we'll have a

[Translation]

J'appartiens à notre société depuis plus de 40 ans et je suis le président sortant de la Fédération canadienne du transport maritime. Je siège aussi au conseil d'administration de l'Association des employeurs maritimes ainsi qu'à la *Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal*. Si je vous donne ces renseignements, c'est simplement pour que vous connaissiez mes antécédents.

Nous sommes ici aujourd'hui pour appuyer les instances de ANERA étant donné que nous sommes les agents pour le CANADA de la Mitsui OSK Lines, Ltd, l'une des plus importantes lignes de navigation du monde.

Le mémoire qui vous a été remis examine les diverses recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, et je crois bon de vous donner mes vues personnelles sur ces recommandations. On propose notamment que le ministre des Transports dépose un projet de loi révoquant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes dès l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust.

Il y a deux façons de comprendre cette recommandation. À mon avis, on commet une erreur si l'on recommande que le ministre des Transports présente dès maintenant un projet de loi prévoyant la révocation immédiate de la Loi dérogatoire, advenant un retrait des États-Unis. Si nous le faisons, nous n'aurions plus aucune marge de manoeuvre. L'immunité dont jouissent les États-Unis n'est pas la seule raison d'être de la loi. Cette loi existe parce que bon nombre de partenaires commerciaux ont aussi des conférences qui sont illégales dans leur propre pays.

Je crois qu'il serait prématuré de dire que le Canada se retirera de la conférence si les États-Unis décident de le faire. Il ne fait aucun doute que si le Canada abroge la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, beaucoup de lignes de navigation cesseront de faire escale au Canada. Du moins, cela leur donnerait un prétexte tout trouvé pour ne plus faire escale qu'aux États-Unis.

Il y a toujours eu ce risque que les armateurs décident de faire escale aux États-Unis plutôt qu'au Canada. Chaque fois qu'un armateur change son horaire ou décide de rationaliser ses services. . . On sait, par exemple, qu'il est toujours question que Mitsui OSK Lines cesse de faire escale à Vancouver, l'un de nos ports les plus importants, car, comme l'a fait remarquer M. Olson, cette ligne de navigation a investi lourdement dans les terminus ainsi que dans les trains à deux niveaux aux États-Unis.

L'utilisation de wagons à deux niveaux ainsi que la formule pont-rail permettrait aux navires de faire escale aux États-Unis et d'approvisionner le marché canadien par l'intermédiaire des ports américains, et il nous faut continuellement convaincre les lignes de navigation qu'il est beaucoup plus avantageux de faire escale à Vancouver qu'aux États-Unis même si elles ont investi de grandes sommes dans ce pays. Jusqu'ici, nous sommes parvenus à les convaincre. Or, si le Canada décide d'abroger la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, je crois qu'on risque fort à les inciter à désormais faire escale aux États-Unis.

À mon avis, il serait préférable d'attendre que les États-Unis se retirent de la conférence avant de prendre une décision quant à ce que nous devrions alors faire. Je ne crois pas que les États-Unis vont décider de se retirer, mais s'ils le font, c'est à

[Texte]

look at it at that time. It could be that if it happens, maybe it will tip the scales in favour of Canada, and maybe we'll be able to have increased volumes in Canada. And with the increased volumes in Canada, we hope it will bring about a reduction in cost, for the benefit of all concerned.

• 1015

The second item is a question of independent action on a service contract. My only reaction to that is that if you have a service contract, you have a contract. If you're going to be permitted to have IAs, you don't have a contract. So what's the point of having a service contract if you can IA? You can IA everything now, so what's the purpose of going through the rigmarole of having a service contract when anybody can pull out of it by IA-ing it?

The consequences of that I think are well explained in this submission. It's explained in detail how the various lines and how various parties to it would then defeat the whole purpose of SCEA. So I certainly concur with what Mr. Angus said before; if you permit IA on service contracts, I think it will result in nothing but chaos. I think you're removing one of the main reasons for SCEA.

Mr. W. Angus: And for conferences.

Mr. Bouchat: And for conferences, yes.

Contracting and quoting through-freight rates—well, I think we all know that we, the conferences and we as agents for the conference members, have been quoting through-freight rates for a long time. I think that shouldn't be there, because it already exists. It should certainly continue.

Now the question of the contracting is of course something else. Right now the conferences are not allowed to contract with the inland carriers; this is left to the individual members to do. I see no harm in allowing, in the legislation, the conferences to do it; however, whether or not the members will want to avail themselves of that facility is something else. I can see pros and cons on this question. I think it could lead to a reduction in availability of inland carriers. I'm not talking about the railways, of course; I'm talking about trucking particularly. As a result of that, a reduction at least in a number of trucking companies could be brought about. Then the availability of inland carriage could be diminished. In the long term, that could increase costs.

In fact, I'm a little surprised that some of the shipper interests want SCEA to have this enlarged power. On the one hand they say SCEA should be abolished because it has certain powers, and on the other they think perhaps they should increase them. One, I think, doesn't agree, doesn't jive, with the other.

The definition of service contract to allow a stated percentage as distinct from a specified volume—again, you do that and as far as a shipowner is, concerned what's the point? A percentage of what? Usually shipowners will want to have service contracts in order to determine a base from which they can operate. They say that they're going to service contract a certain portion of their availability of space, then they go out and try to sell the rest. If they don't have a base on which they

[Traduction]

ce moment-là que nous devrions aviser. Si jamais c'est ce qui arrivait, peut-être que cela ne ferait qu'avantager le Canada, et augmenterait le trafic maritime qui passe par nos ports. Nous espérons que l'augmentation du trafic maritime au Canada se traduirait par une diminution des coûts, ce qui serait à l'avantage de tous.

La deuxième recommandation porte sur une initiative indépendante qui pourrait être reprise à l'égard des contrats de service. Personnellement, je considère un contrat de service comme un contrat. Si l'on permet les initiatives indépendantes, il n'y a plus de contrat qui vaille. L'initiative indépendante est inconciliable avec le contrat. Pourquoi se donner la peine de conclure un contrat s'il est possible de le résilier et d'avoir recours à une initiative indépendante?

Le mémoire fait clairement ressortir les conséquences de ces initiatives indépendantes. J'y ai expliqué en détail comment cela va à l'encontre même de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. J'appuie donc ce qu'a dit M. Angus à ce sujet. Si l'on permettait les initiatives indépendantes en ce qui touche les contrats de service, cela ne manquerait pas de provoquer le chaos. En effet, on supprimerait de cette façon l'une des principales raisons d'être de la loi.

M. W. Angus: Et les conférences.

M. Bouchat: En effet.

Les conférences et les agents des membres de conférences fixent déjà des tarifs pour les parcours entiers ainsi que pour les contrats de service, et nous croyons que cette pratique devrait être maintenue.

J'admets que l'adjudication de contrats de service est une autre affaire. À l'heure actuelle, les conférences ne peuvent pas conclure de contrats avec les transporteurs intérieurs; seuls leurs membres peuvent le faire à titre individuel. Je ne vois pas pourquoi la loi ne devrait pas permettre aux conférences de le faire; reste à savoir si les membres des conférences auraient recours à ce droit. À mon avis, cela présente des avantages, mais aussi des inconvénients. Je crains que cela puisse entraîner une diminution du nombre de transporteurs intérieurs. Je ne songe naturellement pas aux sociétés ferroviaires, mais plutôt aux entreprises de camionnage. À mon avis, cette pratique pourrait entraîner une diminution du nombre d'entreprises de camionnage, et par conséquent, une diminution des transports intérieurs. À long terme, cela risquerait de faire augmenter les coûts de transport.

À vrai dire, je suis un peu surpris de voir que des transporteurs maritimes souhaitent que la loi permette les contrats de service. Ils soutiennent, d'une part, qu'il faudrait abolir cette loi parce qu'elle confère certains pouvoirs, et, d'autre part, ils réclament que ceux-ci soient accrus. Or, à mon avis, ils se contredisent.

Quant à savoir si la définition de contrat de service doit préciser un pourcentage du trafic ou un volume donné, je ne vois pas quel serait l'avantage. Un pourcentage de quoi au juste? Un contrat de service devrait permettre à un armateur de savoir exactement ce qu'on attend de lui. Les armateurs offrent ainsi de transporter certaines quantités de marchandises en fonction de l'espace dont ils disposent. Si on ne leur donne pas un chiffre précis, mais que ce contrat porte simplement sur 50 p.

[Text]

can put a figure, but have 50% of something that's not stated. . . I don't think the service contract would appeal to the shipowners.

I think David has answered the question of a notice period for independent action. Certainly, with a number of shipowners living in various parts of the world, various countries, the time that it takes for an IA to be sent to the head offices, translated and brought back and so on and so forth, I agree that 15 days in that particular trade is required. On the other hand, certainly the conferences themselves. . . on the transatlantic, I'd willingly reduce it to 10 days. This is what exists. I think it exists in CWRA as well, if I am not mistaken.

• 1020

I think if you leave the 15 days. . . I think the conferences themselves would like to do it as fast as they can, but I don't think they should be forced to do it in 15 days if this is going to lead to their having to make rushed decisions.

To conclude what I have tried to say, as far as I am concerned I think SCEA has worked well since it was introduced in 1970. I think it still holds today. I think the objective of SCEA has been achieved without impeding competition. I think we should leave well enough alone, and I think we should continue to allow shippers the benefit of the quality of service brought about by SCEA, which has been enjoyed by them for years.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. We will try to keep our hearings on schedule, so I will ask committee members to keep their questions and witnesses to keep their responses relatively short. As a matter of fact, we are going to ask for three-minute rounds. We will start off with Mr. MacDonald.

Mr. MacDonald: Your presentation basically mirrors the one we heard earlier. I think both of you gentlemen were here for some of the questions, so I would like to follow up on some of the questions that were raised after we heard the first series of witnesses.

Before that, in your presentation you indicated that 62% of the line tonnage that this conference handles goes through east coast ports, with the remainder coming through west coast.

Mr. Bouchat: I think that is a little misleading, actually. I think it means that 62% finds its way to eastern Canada. It doesn't mean that it is being discharged in Halifax or in eastern Canadian ports. It can well be discharged in any of the western ports and find its way to central Canada or Montreal or Toronto.

Mr. MacDonald: You mentioned specifically that this includes trans-shipments through U.S. ports, so what percentage of the traffic is trans-shipped through U.S. ports?

Mr. Bouchat: I am afraid I don't have the answer to that question. I think you would have to ask one of our conference experts. He would perhaps have that information.

[Translation]

100 d'un paramètre non précisé, je ne vois pas en quoi le contrat de service pourrait les intéresser.

Je crois que David a répondu à la question au sujet du préavis relatif à toute initiative indépendante. Je pense comme lui que, compte tenu du fait que les armateurs sont répartis dans tout le monde, il faut au moins 15 jours pour transmettre une initiative indépendante au bureau chef, la faire traduire et la renvoyer. Pour ce qui est du transport transatlantique, je crois que les conférences elles-mêmes accepteraient que le préavis ne soit que de 10 jours. C'est d'ailleurs le préavis qui existe à l'heure actuelle. Si je ne m'abuse, c'est celui que donne la CWRA.

Si l'on conserve le préavis de 15 jours. . . Je crois que les conférences elles-mêmes veulent faire aussi vite que possible, mais je ne crois pas qu'on devrait les forcer à accepter un préavis de 15 jours de crainte que cela ne les incite à prendre des décisions trop rapides.

En conclusion, je crois que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes a bien fonctionné depuis son adoption en 1970, et elle répond toujours aux besoins. L'objectif de la Loi a été atteint sans compromettre la concurrence. Comme le mieux est parfois l'ennemi du bien, je crois qu'on devrait continuer de permettre aux transporteurs maritimes de profiter, comme ils le font depuis des années, des services de qualité qui découlent de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie. Il faudrait nous efforcer de respecter l'horaire. Je prie donc les membres du Comité de poser des questions brèves, et aux témoins, de donner des réponses tout aussi brèves. Je vais d'ailleurs limiter les questions à trois minutes. J'accorde d'abord la parole à M. MacDonald.

M. MacDonald: Les arguments que vous nous avez présentés confirment ceux que nous avons déjà entendus. Je crois que vous avez tous deux entendu les questions qui ont été posées au témoin précédent, et je voudrais bien connaître votre avis sur les mêmes sujets.

Auparavant, je vais revenir sur un point que vous avez soulevé. Dans votre exposé, vous dites que 62 p. 100 du tonnage transporté par les lignes de navigation qui composent cette conférence passent par les ports de la Côte Est, et le reste par les ports de la Côte Ouest.

M. Bouchat: Je crois qu'il y a un peu de confusion, ici. Il faut comprendre que 62 p. 100 de ce tonnage transite par les ports de l'Est du Canada. Ces marchandises ne sont pas déchargées à Halifax ou dans les ports de l'Est. Elles peuvent être déchargées dans les ports de l'Ouest, et finir par aboutir à Montréal ou à Toronto.

M. MacDonald: Vous avez dit que ce pourcentage comportait les transbordements dans les ports américains. Quelle proportion du tonnage transporté est donc transbordée dans les ports américains?

M. Bouchat: Je ne suis pas en mesure de vous le dire. Il faudrait poser cette question à l'un des spécialistes de la conférence, car il serait sans doute en mesure de vous fournir ce renseignement.

[Texte]

Mr. MacDonald: When we heard the last witnesses and some of my colleagues' questions, one of the things we heard—and maybe you gentlemen could help us out—on the west coast was Maersk indicate to us that it was probably cheaper to ship overland or inland through Canada and that the reason they still do Tacoma is that they still have a significant investment in Tacoma.

If that is the case on the west coast, that's the case on the east coast when dealing with shipment from east coast ports overland. Or is it different? My understanding is that it is different and that it is cheaper, by and large, when you are doing overland transportation to go through U.S. routes than it is to go through Canadian routes on the east coast.

Mr. Bouchat: Yes, I believe it is cheaper to do it on the east coast through the U.S., and I believe it is cheaper to do it on the Canadian side rather than on the U.S. side from the west coast. Certainly, as I said before, the decision will be influenced by investments that are made in the U.S. facilities, as Maersk has.

On the other hand, I have to say that certainly the railways have been trying to work very, very hard to find ways of increasing productivity and reducing costs in order to meet that competition.

So far, thanks to the help we have had from the railways, we have been able to maintain very, very competitive rail rates from Vancouver to central Canada—not only central Canada. As a matter of fact, because of the crab season, which has just finished or has almost finished, we were able to save an amount that we had on the reefers of crab. We were able to ship it through Vancouver by train, thanks to the help of the railways, instead of losing it to the United States. Otherwise, all that high-paying cargo would have found its way to New York. We were able to keep that cargo by being able to move it from the Maritimes to Vancouver at a very, very good rate.

• 1025

Mr. MacDonald: So it is your contention, as the previous witnesses indicated, that the elimination of SCEA as per the recommendation, would lead to chaos and most likely would tip the scale in favour of U.S. ports and U.S. transshipment of goods.

Mr. Bouchat: I'm convinced of it, yes.

Mr. MacDonald: If that happened, and everything boils down to dollars and cents and jobs, as you well know. . . The traffic through the Port of Halifax has a major revenue impact on this area and on the region. It is the same for the west coast ports with Vancouver.

It's all pretty relative, I guess, because it might mean a 5% or 10%. . . In your estimation, if this recommendation was accepted and SCEA was abandoned, are we talking about a substantial or a moderate haemorrhage of traffic from Canada to U.S. ports?

Mr. Bouchat: I can only speak on behalf of Mitsui OSK Lines and NOL, who we represent. As far as Montreal Shipping is concerned, it would have a disastrous effect. It's one of our biggest accounts. Unfortunately, I'm not a conference man, so I

[Traduction]

M. MacDonald: Vous connaissez les questions que nous avons déjà posées à nos témoins. Sur la Côte Ouest, la ligne Maersk nous a dit qu'il était sans doute moins coûteux d'expédier des marchandises par voie terrestre ou par voie intérieure en passant par le Canada, et que la seule raison pour laquelle la Société fait toujours escale à Tacoma, c'est qu'elle y a fait de gros investissements.

Si c'est le cas pour la Côte Ouest, je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le cas aussi pour les ports de la Côte Est. La situation est-elle différente? Je prends pour acquis que la situation est différente et que c'est moins coûteux, dans l'ensemble, de passer par les États-Unis si l'on transporte des marchandises par voie terrestre plutôt que de passer par les ports canadiens de la Côte Est.

M. Bouchat: Oui, je crois que c'est moins coûteux sur la Côte Est de passer par les États-Unis, alors qu'il est moins coûteux de passer par le Canada que par les États-Unis sur la Côte Ouest. Comme Maersk l'a fait remarquer, la décision qui sera finalement prise à cet égard dépendra des investissements qui ont été faits aux États-Unis.

Je dois admettre que les sociétés ferroviaires n'ont pas ménagé leurs efforts pour accroître leur productivité et pour réduire leurs coûts de manière à faire face à la concurrence des transporteurs maritimes.

Grâce à la collaboration dont ont fait montre jusqu'ici les sociétés ferroviaires, nous pouvons toujours offrir des tarifs ferroviaires très concurrentiels pour les marchandises qui sont transportées de Vancouver jusqu'au Canada central et plus loin. À titre d'exemple, nous avons pu dernièrement conserver un contrat d'expédition de crabes par wagons frigorifiques. Grâce à la collaboration des sociétés ferroviaires, nous avons pu expédier les cargaisons de crabes en passant par Vancouver au lieu de perdre ce contrat à un transporteur américain. Si nous n'avions pu compter la collaboration des sociétés ferroviaires, ce fret très lucratif serait passé par New York. Nous avons pu transporter ces marchandises—là des maritimes à Vancouver à un prix très économique.

M. MacDonald: Ainsi, comme le témoin qui vous a précédé, vous estimez que l'abrogation de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes qui est recommandée provoquerait le chaos et avantagerait les ports américains en favorisant le transbordement des marchandises dans ces ports.

M. Bouchat: J'en suis convaincu.

M. MacDonald: Si cela se produisait, et vous le savez bien, c'est toujours de l'argent et des emplois dont il est question. . . Le port de Halifax contribue de façon importante à la prospérité de cette région. Le port de Vancouver revêt aussi une grande importance pour l'économie de la région de Vancouver.

Tout est relatif, je suppose, puisqu'il pourrait s'agir d'une diminution de 5 ou de 10 p. 100. . . Si l'on abrogeait la loi comme on le recommande, pourrait-on s'attendre, à votre avis, à une diminution importante ou à une diminution modeste du trafic qui passe par les ports canadiens?

M. Bouchat: Je ne peux parler qu'au nom des lignes de navigation que je représente, soit Mitsui OSK Lines et NOL. L'abrogation de la loi aurait des conséquences désastreuses pour Montreal Shipping. C'est l'un de nos clients les plus importants.

[Text]

don't have the statistics in my head, but there's no doubt in my mind that it would tip the balance in favour of moving NOL out of Vancouver—they are one of the largest users of that port at this particular time—and to Seattle and Tacoma.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thank you for your very comprehensive presentation. I want to deal with two items that aren't in the brief. First is the question of the compensatory rate requirement for railways. Would you support the continuation of that aspect of the NTA?

Mr. Bouchat: Yes, I think so.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Second, since the National Transportation Act was passed in 1987 and implemented on January 1, 1988, as a user or a connector with land services, have you noticed any substantial modal shift that can be attributed to deregulation as opposed to any other factors?

Mr. Bouchat: I can't give you an answer to that off the top of my head.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): But is it something that has glared out at you over the years?

Mr. Bouchat: No.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): What about a directional shift? Since January 1, 1988, because of deregulation, have you seen greater utilization of American ports versus Canadian ports for Canadian destinations?

Mr. Bouchat: In some trade, yes, and in others, no. I think it's been caused not only by deregulation but by a number of other factors—economic conditions, rationalization of services and so on. To say that it is a result of deregulation, I don't think so. I don't think that cause alone could be singled out. I think a series of reasons have brought that about.

For instance, all the shipowners are trying to rationalize their costs. Most ship-owning people, particularly on the transatlantic routes—as were the transpacific, but I think the situation has improved there—the people from Halifax are well aware that the transatlantic people are losing their shirts. Everybody's trying to find ways and means to rationalize it.

This is what happened when Hapag Lloyd pulled out of here. It wasn't because they weren't happy with Halifax, they just had to rationalize their costs. By slot chartering on the ACL vessels in Halifax and on Canmar vessels in Montreal and covering the U.S. with direct calls there, they were able to reduce costs and improve the bottom line. That could change. Circumstances can change too.

[Translation]

Malheureusement, comme je ne représente pas une conférence, je n'ai pas les chiffres statistiques à l'esprit, mais il ne fait aucun doute, à mon avis, que cela inciterait NOL à quitter Vancouver—et c'est l'un des plus grands usagers du port de Vancouver à l'heure actuelle—pour aller s'installer à Seattle et à Tacoma.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je vous remercie de votre excellent exposé. Je voudrais aborder deux questions dont vous n'avez pas traité dans votre mémoire. J'aimerais que nous discutions d'abord des prix compensatoires pour les chemins de fer. Êtes-vous favorable au maintien de cet aspect-là de la Loi sur les transports nationaux?

M. Bouchat: Je crois.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Depuis l'adoption en 1987 de la Loi sur les transports nationaux, loi qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988, en tant qu'utilisateur de services de transports terrestres, avez-vous constaté un changement important des modes de transport qui pourrait être attribué à la déréglementation comparativement à d'autres facteurs?

M. Bouchat: Il faudrait que je réfléchisse à la question.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): N'est-ce pas une constatation que vous avez faite au cours des dernières années?

M. Bouchat: Non.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Avez-vous constaté un changement dans l'acheminement des marchandises? Depuis l'avènement de la déréglementation le 1^{er} janvier 1988, avez-vous constaté qu'on acheminait davantage de marchandises destinées au marché canadien par des ports américains plutôt que par des ports canadiens?

M. Bouchat: Dans certains domaines oui, et dans d'autres, non. Il faut attribuer ce changement non seulement à la déréglementation, mais à d'autres facteurs comme la situation économique et la rationalisation des services. Je ne pense pas qu'on puisse attribuer le phénomène entièrement à la déréglementation. À mon avis, il est impossible d'attribuer le phénomène à une seule cause. Il faut tenir compte de divers facteurs.

Ainsi, tous les armateurs cherchent à réduire leurs frais. Je crois qu'on sait fort bien à Halifax que les lignes aériennes exploitent à perte leurs liaisons transatlantiques. Je crois que la situation s'est améliorée pour les liaisons transpacifiques. Tous les armateurs cherchent donc à réduire leurs frais et à rationaliser leurs activités.

C'est la raison qui a incité Hapag Lloyd à cesser de faire escale à Halifax. La société ne se plaignait pas des installations de Halifax, mais tenait vraiment à réduire ses coûts. En concluant des contrats d'affrètement de créneaux avec la ligne ACL à Halifax et avec la ligne Canmar à Montréal, et en faisant directement escale aux États-Unis, la société a pu réduire ses coûts et améliorer sa rentabilité. Elle pourrait revenir sur sa décision. Tout dépend des circonstances.

[Texte]

• 1030

Circumstances in Montreal. . . their slot arrangement with Canmar may founder. Something may happen to ACL and Hapag Lloyd might decide to have another look at it and decide they're going back to the port of Halifax, because it's a good port. It's not because it's a bad port or a particular reason that they moved out. One of the reasons was simply economics.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Finally, what does Canada have to do to once again have Canadian-built, Canadian-owned, Canadian-crewed vessels ply the international waters?

Mr. Bouchat: I don't think we can afford it.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): So you're saying there's nothing Canada can do as a nation.

Mr. Bouchat: I don't think so, with our population and our high cost of living. Canada tried to subsidize a merchant marine right after the war. We were shipowners at that time and we did very well after the war, but once the other maritime countries started to build their own fleets, with the high standard of living in Canada and with Canadian crews, it was impossible for a Canadian merchant marine to compete.

Canada tried to institute subsidies but it cost a lot of money and we still had to flag our ships out to the U.K., and from there we had to sell them. As I said before, Montreal Shipping operates a fleet of vessels to carry newsprint all over the world—one of the largest newsprint makers in the world is a Canadian company—and there's no way we could do it with Canadian-flagged and Canadian-crewed ships. We have to go outside and charter vessels on the world market in order to get a freight rate that enables us to carry the goods.

If the Canadian government wants to get in there and start subsidizing the industry at a time when everybody is talking about reducing the deficit. . . I would like to think that's going to happen. I don't know what the government will do, but as a taxpayer and with a background in shipping, I doubt that would ever happen.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thank you, gentlemen.

The Chairman: You can sleep well this evening, I'm sure, Mr. Bouchat.

Mr. Crosby: Mr. Bouchat, you clarified a point that perhaps I didn't effectively articulate, and that is the relationship of SCEA to antitrust immunity in the United States. The recommendation of the NTA Review Commission might have been based on the fact that the antitrust immunity would never be withdrawn and that this was an academic exercise, but the point you're making is there might be quite different considerations pertaining to Canada with respect to the exemption.

Mr. Bouchat: As Mr. Olsen said before, and I definitely agree, if you remove SCEA you're going to have a rate war and we're going to be back to where we were before ANERA was formed. At that time shippers didn't know if the cargo was

[Traduction]

Quant à la situation qui prévaut à Montréal. . . l'accord d'affrètement de créneaux avec la Canmar pourrait chavirer. Quelque chose pourrait arriver à l'ACL, et la Hapag Lloyd pourrait décider de réexaminer la situation et de revenir au port de Halifax, car c'est un bon port. Si cette compagnie s'est retirée, ce n'est pas parce que le port est mauvais, ni pour une raison semblable; elle l'a fait essentiellement pour des raisons économiques.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Enfin, que doit faire le Canada pour que, une fois de plus, des navires construits au Canada, appartenant à des Canadiens et ayant des équipages canadiens sillonnent les eaux internationales?

M. Bouchat: Je ne pense pas que nous en ayons les moyens.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Vous estimez donc que le Canada ne peut rien faire dans ce sens?

M. Bouchat: En effet, et ce en raison de sa population et de son coût de vie élevé. Au lendemain de la guerre, le Canada a essayé de subventionner une marine marchande. À l'époque, nous étions armateurs et nous nous sommes très bien débrouillés après la guerre; mais dès lors que d'autres pays maritimes ont commencé à construire leurs propres flottes, et en raison de notre niveau de vie élevé et du coût de nos équipages, notre marine marchande n'a pas pu faire face à la concurrence.

Le Canada a essayé d'instituer des subventions, mais cela coûtait trop cher et nos navires devaient encore battre pavillon britannique; par conséquent, nous avons dû les vendre. Comme je l'ai déjà dit, Montreal Shipping exploite une flotte de navires pour transporter du papier journal dans le monde entier—l'un des plus gros producteurs mondiaux de papier journal est canadien—et nous ne pourrions absolument pas le faire avec des navires battant pavillon canadien et ayant des équipages canadiens. Nous devons aller sur le marché mondial pour affréter des navires afin d'obtenir un tarif marchandises qui soit rémunérateur.

Si le gouvernement canadien veut intervenir et commencer à subventionner l'industrie à un moment où tout le monde parle de réduire le déficit. . . mais je me demande bien si c'est possible. J'ignore ce que le gouvernement va faire, mais en tant que contribuable ayant de l'expérience dans le domaine du transport maritime, je doute que cela puisse se faire.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci, messieurs.

Le président: Monsieur Bouchat, je suis sûr que vous pourrez bien dormir ce soir.

M. Crosby: Monsieur Bouchat, vous avez éclairci un point que je n'avais peut-être pas bien articulé, à savoir le rapport entre la loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) et l'immunité antitrust aux États-Unis. La recommandation de la Commission d'examen de la LTN a peut-être été fondée sur le fait que l'immunité antitrust ne serait jamais retirée, et qu'il s'agissait d'un exercice purement spéculatif; or, ce que vous dites, c'est qu'en ce qui concerne le Canada, les considérations relatives à l'exemption pourraient être tout à fait différentes.

M. Bouchat: Comme l'a dit M. Olsen, et je suis tout à fait d'accord avec lui, si l'on supprime la LDCM, il y aura une guerre des prix et nous nous retrouverons dans la situation qui existait avant la création de l'ANERA. À cette époque-là, les

[Text]

going to arrive or what time—time-sensitive cargoes with missing dates—and of course a number of shipping companies went bankrupt. So what happens when one of these lines goes bankrupt? The shipowner simply abandons the cargo wherever the ship happens to be, and the receivers and shippers in Canada are stuck with the bill.

One of the reasons ANERA was formed in the first place was to stabilize the situation, and it has. So to remove SCEA now and go back to pre-1986 days I think. . . I think the shipowner will want to operate in a structured climate, which they would be able to do in the United States and not here. I think it would tip the balance in favour of the United States. I'm convinced of that.

Mr. Crosby: I also agree with your comment that the common-sense approach would be to wait until events unfold and then take whatever action appears appropriate at the time.

• 1035

Just on the opposite side of that, do you think any legislated action to provide for an automatic repeal, whatever that is—and I'm not sure there is a technique that would accomplish that—would be destabilizing?

Mr. Bouchat: I think it would be bad because it would give the impression the government eventually intends to abolish SCEA. I think it would imply the only reason we have SCEA is because the immunity exists in the United States. I don't think that's the only reason. I hope it's not the only reason. It might have a disruptive effect, yes.

Mr. Crosby: I would just add this comment. Your brief does indicate there have been no complaints with respect to ANERA under the existing legislation.

Mr. Bouchat: That's right.

Mr. Crosby: Thank you.

Mr. Bouchat: There've been no complaints regarding ANERA as far as quoting rates is concerned. I think there's been one complaint regarding inland charges.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosby. I just have a final comment from my perspective. It's somewhat along the lines Mr. Angus brought up with reference to Canadian shipping.

I must say, it has always escaped me why as a nation we have not more actively pursued the concept of selling people who are interested in doing business in this country, the Japanese particularly, on the concept of bringing automobiles into this country in at least Canadian-made bottoms, or perhaps shipping coal to that country in Canadian-made bottoms. Perhaps that will be a subject for another day.

Mr. Bouchat: I can only say a number of countries have tried it and they have also pulled out. I can give you a whole series of examples of countries that have tried exactly that. They found it so expensive they've actually pulled right out. Anyway, we won't go into that.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for appearing before the committee this morning. It has been most helpful and interesting.

[Translation]

expéditeurs ne savaient pas si et à quel moment les marchandises allaient arriver—des marchandises à délai de livraison critique et ne comportant pas de date—et inmanquablement, un certain nombre de transporteurs maritimes ont fait faillite. Par conséquent, que se passe-t-il lorsque l'un de ces derniers fait faillite? L'armateur abandonne simplement les marchandises là où se trouve le navire, et au Canada, les réceptionnaires et les expéditeurs en font les frais.

L'une des raisons pour lesquelles l'ANERA a été créée était de stabiliser la situation, et cet objectif a été atteint. Par conséquent, je pense que l'idée de supprimer la LDCM est de revenir à la situation d'avant 1986. . . À mon avis, les armateurs voudraient fonctionner dans un cadre structuré, ce qui serait possible aux États-Unis mais pas ici. Cela ferait pencher la balance en faveur des États-Unis. J'en suis convaincu.

M. Crosby: Je suis d'accord quand vous dites qu'il serait raisonnable d'attendre la suite des événements et de prendre ensuite les mesures qui s'imposent.

À l'inverse, pensez-vous qu'une mesure législative, quelle qu'elle soit, portant abrogation d'office—et je ne suis pas sûr qu'il existe un mécanisme permettant d'atteindre cet objectif—déstabiliserait la situation?

M. Bouchat: Je pense que ce serait une mauvaise initiative, car elle donnerait l'impression que le gouvernement veut abolir la LDCM. Cela impliquerait que nous avons adopté cette loi uniquement parce que l'immunité existe aux États-Unis. Or, je ne pense pas que ce soit la seule raison. Du moins je l'espère. Cela pourrait effectivement avoir une incidence négative.

M. Crosby: Permettez-moi d'ajouter ceci : D'après votre mémoire, personne ne s'est plaint de l'ANERA en vertu de la loi en vigueur.

M. Bouchat: C'est exact.

M. Crosby: Je vous remercie.

M. Bouchat: Personne ne s'est plaint de l'ANERA en ce qui concerne la fixation des tarifs. Je pense qu'il y a eu une plainte à propos des tarifs pour les eaux intérieures.

Le président: Monsieur Crosby, je vous remercie. J'ai une dernière observation de mon cru à faire. Elle s'inscrit dans la même veine que les propos de M. Angus concernant le transport maritime canadien.

Je dois dire que je n'ai jamais bien compris pourquoi le Canada ne s'est pas efforcé plus activement de vendre à ses partenaires commerciaux, et au Japon en particulier, l'idée de transporter des automobiles à destination du Canada dans des navires dont la coque serait de fabrication canadienne ou peut-être d'acheminer du charbon vers ce pays—là dans des coques fabriquées ici. Nous en discuterons peut-être un autre jour.

M. Bouchat: Tout ce que je puis dire c'est qu'un certain nombre de pays ont essayé et qu'ils ont dû abandonner. Je pourrais vous en donner de nombreux exemples. L'opération a été si coûteuse que ces pays là ont été contraints d'abandonner. De toute façon, nous ne le ferons certes pas.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu devant le comité ce matin. C'était très utile et intéressant.

[Texte]

Mr. Bouchat: Thank you.

Mr. W. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next witness is from the Halifax Port Corporation, Mr. David Bellefontaine, President and Chief Executive Officer. Welcome, Mr. Bellefontaine, to the deliberations of the committee this morning. We look forward to your submission and I invite you to proceed.

Mr. David Bellefontaine (President and Chief Executive Officer, Halifax Port Corporation): Thank you. I have a written submission. So if you do not mind, I would prefer to read that and then take questions afterward. I'll move very quickly.

The Halifax Port Corporation is a federal crown corporation established by the Minister of Transport on June 1, 1984. The corporation controls and administers commercial facilities such as piers, container terminals, cargo facilities, storage and office space. The corporation is also responsible for harbour safety.

The Halifax Port Corporation, which I will hereinafter refer to as HPC, along with Canada Ports Corporation and other LPCs, or local port corporations, is a member of the Ports Canada family, which reports to Parliament through the Minister of Transport. We welcome this opportunity to express our views and concerns to the Standing Committee on Transport with respect to the NTA review and the commission's report.

We have participated in the NTA review, submitting a brief to the review commission in June 1992. At that time the HPC expressed the view that several issues falling within the purview of the NTA affect the business milieu in which the port of Halifax functions. It is these issues that concern us.

We submitted that most importantly national transportation legislation should support and protect the movement of Canadian export and import trade over Canadian ports, ensuring the Canadian transportation system can compete with alternate systems and routings.

• 1040

Our main concern with prospective changes in the legislation is rail transport. The port is heavily dependent on rail transportation to reach major markets in Montreal and Toronto and has only one rail carrier, Canadian National, servicing the port.

We also have concerns with respect to the Shipping Conferences Exemption Act and the effect revisions could have on the port's ability to retain and attract shipping lines engaging in Canadian trade.

So first of all, on the port, the Port of Halifax is a major gateway for Canadian traffic. Last year we handled 14 million tonnes, including 2.5 tonnes of containerized traffic. This compares to a record year in 1990 when the total cargo reached 17.3 million tonnes, including 3.9 million tonnes of container traffic.

This record year generated a substantial economic impact in excess of 8,700 jobs, direct expenditures of over \$350 million and an income impact of \$282 million. Container cargo generates by far the most significant impacts, accounting in 1990 for 5,562 jobs, direct expenditures of over \$200 million and income of almost \$200 million.

[Traduction]

M. Bouchat: Merci.

M. W. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous recevons maintenant M. David Bellefontaine, président directeur général de la société du port de Halifax. Monsieur Bellefontaine, bienvenue au comité. Vous avez la parole.

M. David Bellefontaine (président directeur général, Société du port de Halifax): Merci. J'ai un mémoire écrit. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je préfère le lire et répondre ensuite à vos questions. Je vais le faire très rapidement.

La société du port d'Halifax est une société de la Couronne créée par le ministre des Transports le 1^{er} juin 1984. Elle contrôle et administre des installations commerciales telles que les embarcadères, les terminaux pour conteneurs, les installations pour marchandises, les entrepôts et les bureaux. Elle est en outre responsable de la sécurité portuaire.

La Société du port de Halifax, que nous abrégons SPH dans la suite du mémoire, ainsi que la Société canadienne des ports et d'autres sociétés de ports locales (SPL), font partie de la famille de Ports Canada, qui rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Nous sommes bien contents de pouvoir présenter au Comité permanent des transports nos vues et nos préoccupations relatives à l'examen de la LTN et au rapport de la commission.

En juin 1992, nous avons participé à l'examen de la LTN en présentant un mémoire à la commission. À l'époque, la SPH a affirmé que plusieurs questions relevant de la LTN ont des répercussions sur l'environnement commercial dans lequel le port de Halifax fonctionne. Ce sont ces questions-là qui nous préoccupent.

Nous avons dit qu'il est éminemment important que la Loi sur les transports nationaux appuie et protège le commerce canadien d'exportation et d'importation dans les ports du Canada, et qu'elle veille à ce que le système canadien de transport soit concurrentiel par rapport à d'autres.

Dans le cadre des modifications législatives proposées, le transport ferroviaire est notre principale préoccupation. En effet, le port compte énormément sur le transport ferroviaire pour accéder aux importants marchés de Montréal et de Toronto; or, il n'est desservi que par une seule compagnie, le Canadien National.

Nous sommes aussi préoccupés par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et par l'incidence que les modifications pourraient avoir sur la capacité du port de retenir et d'attirer les transporteurs maritimes oeuvrant sur le marché canadien.

Tout d'abord, le Port de Halifax est une importante voie d'accès au trafic canadien. L'année dernière, nous avons manipulé 14 millions de tonnes de marchandises, dont 2,5 tonnes de trafic de conteneurs. À titre de comparaison, nous avons établi un record en 1990, année au cours de laquelle la quantité totale de marchandises a atteint 17,3 millions de tonnes, dont 3,9 millions de trafic de conteneurs.

Les retombées économiques de cette année record ont été considérables: plus de 8 700 emplois, plus de 350 millions de dollars de dépenses directes, et des revenus de 282 millions de dollars. Le fret conteneurisé génère—et de loin—le plus de retombées; en 1990, il représentait 5 562 emplois, 200 millions de dollars en dépenses directes et le même montant en revenus.

[Text]

The port is also an important tool of regional economic development. Many export markets for Atlantic Canadian producers and manufacturers had evolved due to the availability of international shipping services through this port. Unlike central Canadian shippers, many of Atlantic Canadian companies do not have access to a wide range of economic shipping options. They rely on the ability of the port to retain and attract international shipping lines in order to participate in export markets.

On the competitive front, the port continues to be greatly concerned about its future, specifically its ability to compete with ports in the United States. Containerized traffic, which is the port's main business, has been subject to extraordinary competitive pressures. The international liner-shipping business continues to operate under severe financial constraints resulting from poor performance globally.

This has resulted in consolidation of ships and reduction in ports of call. As well, growth of double stack rail services in the United States and increased competition from U.S. railroads has affected the port's competitive position. Most especially, the Canadian Pacific acquisition of the Delaware and Hudson Railroad has provided competitive access to Canadian points over U.S. ports, particularly New York and Philadelphia.

These ports are explicitly targeting Canadian cargos. New York directly subsidizes Canadian traffic moving inland by rail. Mrs. Liburdi, the director of the Port of New York-New Jersey, recently stated in a letter to a Canadian shipping publication, and I quote,

Our commitment to the Canadian market is unwavering. . . we are in the Canadian market for the long haul. . . our container incentive program. . . is but one of the selling points we use to promote our port in the Canadian market.

Finally, the Canadian recession has had deleterious consequences for port business as it has on the economy generally. Most of the traffic that has been lost from Halifax is now moving over to the United States. Recent statistics provide confirmation showing the amount of Canadian container traffic diverted over U.S. east and gulf ports increased by 53% between 1988 and 1992 from over 600,000 tonnes to just over one million tonnes.

This trend shows no sign of subsiding. Rather, it will accelerate as Canadian Pacific, in partnership with the U.S. ports of New York, New Jersey and Philadelphia, continues to promote the use of U.S. ports for Canadian international trade.

At the same time, port interests in Halifax have mobilized to effect a response to this competitive threat. In 1991, Canadian National with the assistance of the Province of Nova Scotia invested in a fleet of specially designed double stack cars that now provide on-dock rail service with next-day delivery to central Canada.

Completion of the Sarnia-Port Huron tunnel in late 1994, which is now waiting for final Canadian approvals, will improve the port's access to the U.S. midwest market, which now accounts for only a small share of the port's traffic.

[Translation]

Le port est en outre un outil important de développement économique régional. De nombreux marchés d'exportation pour les producteurs et les industriels des provinces de l'Atlantique ont pris de l'essor grâce aux services de transport internationaux qui existent dans ce port. Contrairement aux expéditeurs du centre du pays, bien des compagnies des provinces maritimes n'ont pas accès à un grand nombre de services de transport maritime peu coûteux. Elles comptent sur la capacité du port de retenir et d'attirer les compagnies de transport internationales pour accéder aux marchés d'exportation.

Pour ce qui est de la concurrence, le port demeure très préoccupé quant à son avenir, et plus précisément quant à sa capacité de rivaliser avec les ports américains. Le trafic de conteneurs, qui est la principale activité du port, a subi des pressions extraordinaires de la part des concurrents. Les transporteurs maritimes internationaux continuent à subir de graves contraintes financières découlant d'une baisse de rendement à l'échelle mondiale.

Cette situation a entraîné la consolidation des navires et la réduction du nombre d'escales. De plus, la croissance des wagons porte-conteneurs à deux niveaux aux États-Unis et la concurrence accrue des transporteurs ferroviaires américains ont affecté la position concurrentielle du port. Plus précisément, l'acquisition du Delaware and Hudson Railroad par le Canadien Pacifique a donné aux ports canadiens un accès concurrentiel comparativement aux ports américains, surtout ceux de New-York et de Philadelphie.

Ces ports sont en train de cibler particulièrement les marchandises canadiennes. Le port de New-York subventionne directement le trafic canadien qui entre aux États-Unis par voie ferrée. Dans une lettre adressée à une publication canadienne spécialisée dans les transports, M^{me} Liburdi, Directrice du Port de New-York-New-Jersey, a écrit ceci :

« Notre attachement au marché canadien est indéfectible. . . Nous sommes sur le marché canadien pour y rester. . . Notre programme d'encouragement en ce qui concerne les conteneurs. . . n'est qu'un élément de la promotion de notre port sur le marché canadien.

Enfin, au Canada, la récession a eu des conséquences aussi néfastes sur les activités portuaires que sur l'économie en général. Actuellement, les États-Unis sont en train de récupérer la plus grande partie du trafic que nous avons perdu à Halifax. Des statistiques récentes confirment cette tendance. En effet, entre 1988 et 1992, le trafic de conteneurs canadiens détourné vers les ports américains de l'Est et du Golfe a augmenté de 53 p. 100, passant de plus de 600 000 tonnes à un peu plus d'un million de tonnes.

Rien n'indique une baisse de cette tendance. Au contraire, elle va s'accélérer à mesure que le Canadien Pacifique, en partenariat avec les ports de New-York, New-Jersey et Philadelphie continuera à promouvoir l'utilisation de ports américains pour le commerce international canadien.

En même temps, les autorités portuaires de Halifax se sont mobilisées pour réagir à cette menace concurrentielle. En 1991, le Canadien National, avec l'aide de la province de Nouvelle-Écosse, a investi dans l'achat de wagons à deux niveaux qui offrent actuellement un service à quai avec livraison le lendemain au Canada central.

À la fin de 1994, l'achèvement du tunnel Sarnia-Port Huron, qui attend maintenant l'approbation finale du gouvernement canadien, facilitera l'accès du port au marché du Midwest américain qui ne représente actuellement qu'une petite proportion de notre trafic.

[Texte]

The port's EDI, or electronic data interchange system, the most advanced and comprehensive on the continent, is another example of improved service and users' benefit from a 40% saving in transaction costs. In addition, port labour in August 1992 signed a five-year collective agreement securing a stable environment for port users.

• 1045

Finally, in the fall of last year the port of Halifax stakeholders formed a committee to develop a team approach to enhance the quality of port services and further strengthen competitiveness. Members of the Port of Halifax Gateway Council include the port's major employers, labour representatives, shipping companies and Canadian National Railway, and the council is chaired by the port corporation.

These efforts have sown seeds for improvement. In the first four months of this year, total port traffic increased by almost 5%, to 4.8 million tonnes, compared with the same period last year. Container traffic increased by 14% over the same period last year. These figures represent the first indication of a reversal in the downward cargo trend evidenced since 1990, and we hope this trend will continue. We recognize that future business is subject to the vagaries of the international liner shipping business, which continues to be volatile, and the health of the national economy, but most importantly, the ability of providers of services at the port to offer excellent service at the lowest possible costs.

It is important that Canada's national transportation legislation support ongoing efforts at the port of Halifax to compete with U.S. ports and to achieve a vital role in Canada's international trade.

Now, on rail issues, as discussed in our presentation to the NTA Review Commission, we are heavily dependent on the rail link. In excess of 60% of the port's container business moves by rail to inland terminals in Montreal and Toronto, distances being too great for effective truck competition. Depending upon destination and container type vis-à-vis the 40s versus 20s, between 65% and 82% of the total cost to shipping lines of moving a container over the port is the rail cost, a very significant portion of the total. This clearly points to the critical nature of a cost-effective competitive rail connection for Halifax. In general, we believe that this can be greatly assisted through efforts to improve the Canadian railways' viability and thus the competitiveness of the Canadian transportation system.

The review commission made several recommendations with this objective in mind, and the HPC fully supports the following recommendations: number 8, the port supports the adoption of an accelerated abandonment regime allowing freedom to exit a market as a marketplace dictates; recommendation number 10, the HPC supports the efforts to reduce impediments associated with federal regulatory bodies to promote short-line railway operations; number 11, the port supports the recommendation

[Traduction]

Notre système informatique de communications, qui est le plus avancé et le plus complet en Amérique du Nord est un autre exemple d'amélioration du service et d'avantages pour les usagers, car il permet de réduire de 40 p. 100 le coût des transactions. En août 1992, nous avons signé une convention collective de cinq ans avec nos employés pour assurer aux usagers un environnement stable.

Enfin, l'automne de l'année dernière, les parties prenantes au port de Halifax ont constitué un comité en vue d'améliorer la qualité des services portuaires et de renforcer davantage la compétitivité. Le Gateway Council du port de Halifax comprend les principaux employeurs du port, les représentants syndicaux, les compagnies maritimes et le chemin de fer Canadien National, et il est présidé par la société de port.

Ces efforts ont donné lieu à des améliorations. En effet, au cours des premiers mois de cette année, le trafic total du port est passé à 4,8 millions de tonnes, soit une augmentation d'environ cinq pour cent par rapport à la même période l'année dernière. Le trafic de conteneurs s'est accru de 14 p. 100 par rapport à la même période. Ces chiffres sont les premiers signes d'un renversement de la tendance à la baisse du trafic qu'on a observé depuis 1990, et nous espérons que cela va continuer. Nos reconnaissions que nos activités futures dépendent des caprices du transport maritime international, dont la situation continue d'être incertaine, de l'état de l'économie nationale et, qui plus est, de la capacité des prestataires de services au port d'offrir d'excellents service au moindre coût possible.

Il importe que la législation canadienne en matière de transport appuie les efforts que déploie actuellement le port de Halifax pour rivaliser avec les ports américains et pour jouer un rôle essentiel dans le commerce international canadien.

Passons maintenant aux questions ferroviaires. Comme nous l'avons mentionné dans notre témoignage devant la commission d'examen de la LTN, nous sommes lourdement tributaires des services ferroviaires. Plus de 60 p. 100 de nos conteneurs sont transportés par voie ferrée vers des terminaux situés à Montréal et à Toronto, car les distances sont trop grandes pour que le camionnage soit concurrentiel. Selon la destination et le type de conteneur—selon qu'il s'agisse de conteneurs de 40 ou de 20 pieds cubes—le coût du transport des conteneurs par voie ferrée représente de 65 à 82 p. 100 du coût total, ce qui est énorme. Cela montre clairement à quel point il est essentiel que Halifax dispose de connexions ferroviaires rentables et concurrentielles. D'une manière générale, nous croyons que l'on pourrait atteindre cet objectif en s'efforçant d'améliorer la viabilité des compagnies de chemin de fer canadiennes et partant, la compétitivité du système national de transport.

À cet égard, la commission d'examen a fait plusieurs recommandations, et la SPH appuie sans réserve les suivantes: numéro 8: adoption d'un régime d'abandon accéléré permettant de sortir librement d'un marché si les circonstances l'exigent; numéro 10: effort visant à réduire les obstacles qu'imposent les organismes de réglementation fédéraux à la promotion des chemins de fer de courtes lignes; numéro 11: que le gouvernement fédéral encourage les deux compagnies nationales

[Text]

that the federal government encourage Canada's two railways to continue, on a voluntary basis, their joint rail plant usage initiatives; number 12, we support the recommendation that a comprehensive study on the concept of a common-user rail plant be commissioned.

As stated in our presentation to the commission last June, we believe that within the context of the Canadian transportation system, the establishment of effective competition for captive shippers should continue to be a priority of national transportation policy. Investigation of possible solutions, including the common-user roadbed proposal, which addressed the concerns of captive shippers, is therefore warranted.

With respect to recommendation number 13, which suggests that a common-user roadbed pilot project be conducted in eastern Canada, we also support that proposal. However, we think the concepts should be studied thoroughly before implementation. Therefore, recommendation number 13 should be contingent upon the outcome of number 12. Such a study should examine the merits and demerits associated with the concept, including the effect on the viability of existing rail operations in the Atlantic region.

On competitive access provisions, in recommendation number 26(c) the review commission proposes that COFC and TOFC traffic moving through Canadian ports be excluded from competitive line rate provisions. In our comments to the review commission last June, we noted that competitive access provisions, notably CLRS and inter-switching, have not been effective in providing competition, and Halifax remains captive to one rail line. However, we do not believe that the CLR provision for this traffic should be eliminated until effective competition is achieved by other means.

• 1050

As noted previously, the common-user roadbed concept may offer some potential. And as recognized by the commission, at the very least CLR provisions, although rarely used, offer Canadian shippers and port users additional bargaining leverage in their negotiations with the railways in situations where competition is otherwise non-existent. However, we maintain that to discourage further loss of traffic from Canadian ports, specifically Halifax, competitive access provisions be curtailed for U.S. railroads seeking access to Canadian-originating or -destined traffic moving through U.S. ports. In this regard, one may bear in mind that there is no comparable legislative access that exists in the U.S.

On compensatory rates, we agree with the commission's view that there is little rationale to maintain the provisions of the NTA concerning compensatory rates. Therefore, we support recommendation number 28, which prescribes abolition of the compensatory rate provisions of section 112 and 113 of the NTA, 1987.

On fiscal environment, the HPC and other Halifax port interests have been strong advocates for improvements with respect to the fiscal environment of the Canadian railways. Due to Canadian fiscal, tax, and regulatory environments, Canadian

[Translation]

de chemin de fer à poursuivre volontairement leurs efforts de mise en commun des voies; numéro 12: que l'on commande une étude exhaustive sur le concept d'exploitation séparée de l'infrastructure et du transport.

Comme nous l'avons dit dans notre témoignage devant la commission l'année dernière, nous croyons que dans le cadre du système de transport canadien, l'établissement d'une concurrence effective pour les expéditeurs captifs doit demeurer une des priorités de la politique nationale des transports. Par conséquent, la recherche de solutions possibles, y compris la proposition relative à la mise en commun des voies, qui répondait aux préoccupations des expéditeurs captifs, est nécessaire.

Nous appuyons également la recommandation numéro 13, où il est question d'un projet pilote visant à éprouver l'idée d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers dans l'est du Canada. Nous pensons toutefois qu'il faudrait étudier à fond toutes ces idées avant de les mettre en oeuvre. Ainsi, la recommandation numéro 13 devrait dépendre de l'issue de la recommandation numéro 12. Une telle étude devrait porter sur les avantages et les inconvénients du concept, y compris l'incidence sur la viabilité des chemins de fer existants dans la région de l'Atlantique.

En ce qui concerne l'accès concurrentiel, dans la recommandation 26c), la commission d'examen propose que le trafic des CSWP et des RSWP passant par les ports canadiens soit exclu des dispositions relatives aux tarifs de lignes concurrentielles. En juin dernier, dans notre témoignage devant la commission d'examen, nous avons signalé que les dispositions relatives à l'accès concurrentiel, surtout les PLC et l'interconnexion, n'ont pas été des outils efficaces de promotion de la concurrence et Halifax demeure captif d'une seule ligne de chemin de fer. Toutefois, nous ne croyons qu'il faille supprimer la disposition relative au PLC pour ce trafic jusqu'à ce que l'on assure une concurrence effective par d'autres moyens.

Comme nous l'avons déjà signalé, le concept de voies communes pourrait offrir quelques possibilités. Et comme la commission l'a reconnu, à tout le moins, les dispositions relatives au PLC, bien qu'elles soient rarement utilisées, offrent aux expéditeurs canadiens et aux usagers des services portuaires une plus grande marge de manoeuvre dans leurs négociations avec les compagnies de chemin de fer dans des situations où la concurrence est autrement inexistante. Toutefois, afin d'empêcher d'autres pertes de trafic dans les ports canadiens, surtout à Halifax, nous affirmons qu'il faut limiter les dispositions relatives à l'accès concurrentiel pour les compagnies ferroviaires américaines qui veulent accéder au trafic en provenance ou à destination du Canada et transitant par des ports américains. À cet égard, il faudrait se rappeler qu'aux États-Unis, il n'existe aucune loi semblable.

En ce qui concerne les tarifs compensateurs, nous convenons avec la commission que les dispositions de la LTN y afférentes ont peu de fondement. Par conséquent, nous appuyons la recommandation n° 28, qui prévoit l'abolition des dispositions en matière de tarifs compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987.

La STH et d'autres services portuaires de Halifax ont fortement préconisé des améliorations à la situation financière des compagnies ferroviaires canadiennes. En raison de la situation financière, fiscale et réglementaire du Canada, les

[Texte]

railways face significant adverse operating cost differentials compared to the U.S. railroads. CN and CP estimate that they now pay \$225 million more per year than they would if U.S. tax rates applied in Canada, more than double their combined annual net incomes from rail operations.

For typical west coast container movement, Canadian taxes were shown to be 75% higher than for a comparable U.S. routing. As previously noted, for traffic moving through Halifax, rail transport accounts for 65% to 82% of the cost of moving a container by rail to central Canadian markets. The seriousness of this situation is underscored by continued growth in the movement of Canadian cargo over U.S. ports, particularly the CP-D&H system via the port of New York.

Therefore, the port fully supports recommendation number 38, which recommends that the various levels of government "adopt policies to ensure that taxation structures and rates do not adversely affect either the ability of Canadian carriers to compete in interprovincial and international markets or access by Canadian travellers and shippers to such markets".

We have the view, however, that the recommendation should go a step further to encourage the federal government to urgently examine the issue with a view to rectifying fiscal disparities that adversely affect the ability of the railways to compete with the U.S. railways.

Now on international line of shipping, recommendation number 29, we recognize that in contemplating changes to the Shipping Conference Exemption Act, legislators must balance the privileges granted to liner conference members under SCEA with the concerns of Canadian shippers. Shipping conferences have long been granted special status internationally, and it is important to recognize that we do not operate in a closed system. But we must view our shipping policies in relation to other countries, especially our neighbour to the south.

Shipping lines serving Canada are increasingly able and willing to serve the Canadian market through U.S. ports. Therefore, we must maintain a comparable legislative environment to the United States. As previously discussed, we are seeing more and more traffic switched to U.S. ports due to a variety of commercial reasons. We do not want to turn shipping lines away by imposing a more restrictive legislative climate than the United States. The effect on Canadian ports, especially Halifax, whose shipping lines can readily ship down the eastern seaboard, can be extremely harmful. Therefore, the HPC supports recommendation number 29 that SCEA be repealed only at such time when U.S. anti-trust immunity is withdrawn.

[Traduction]

compagnies de chemin de fer canadiennes ont des frais d'exploitation beaucoup plus élevés que leurs homologues américains. En effet, le CN et le CP estiment que chaque année, ils déboursent actuellement 225 millions de dollars de plus que s'ils étaient assujettis aux taux d'imposition américain, ce qui représente plus du double de leur revenu annuel net combiné découlant des opérations ferroviaires.

Pour un acheminement ordinaire de conteneurs sur la côte ouest, il a été démontré que les impôts canadiens étaient de 75 p. 100 plus élevés que pour un acheminement comparable aux États-Unis. Comme nous l'avons déjà dit, en ce qui concerne les marchandises passant par Halifax, le transport ferroviaire représente de 65 p. 100 à 82 p. 100 du coût du transport d'un conteneur par voie ferrée vers les marchés du Canada central. La gravité de cette situation est soulignée par la croissance continue du mouvement des marchandises canadiennes vers les ports américains, sur tout le système CP—D&H qui transite par le port de New York.

Par conséquent, la CPH appuie sans réserve la recommandation n° 38, selon laquelle tous les paliers de gouvernement doivent adopter des politiques «pour assurer que leur fiscalité ne nuise pas à la compétitivité des transporteurs canadiens sur les marchés interprovinciaux et internationaux, ni à l'accès des voyageurs et expéditeurs canadiens à ces marchés».

Nous estimons toutefois qu'il faudrait élargir la portée de cette recommandation en encourageant le gouvernement fédéral à étudier de près toute la question afin de remédier aux disparités fiscales qui ont des incidences négatives sur la capacité des compagnies de chemin de fer de rivaliser avec leurs homologues américains.

En ce qui concerne le transport maritime international—recommandation n° 29—nous reconnaissons que dans le cadre de la modification de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, les législateurs devraient tenir compte non seulement des privilèges accordés aux membres des conférences maritimes en vertu de cette loi, mais aussi des préoccupations des expéditeurs canadiens. Depuis longtemps, les conférences maritimes bénéficient d'un statut spécial à l'échelle internationale, et il importe de reconnaître que nous ne fonctionnons pas en vase clos. Nos politiques maritimes doivent être en harmonie avec celles d'autres pays, surtout de notre voisin du sud.

Les compagnies maritimes qui desservent le Canada sont de plus en plus capables et disposées à accéder au marché canadien par le biais des ports américains. Par conséquent, nous devons maintenir un cadre législatif comparable à celui des États-Unis. Comme nous l'avons dit précédemment, nous assistons de plus en plus à un transfert de marchandises vers les ports américains, et ce pour diverses raisons commerciales. Nous ne voulons pas chasser les transporteurs maritimes en imposant des lois plus restrictives que celles des États-Unis. L'incidence sur les ports canadiens, surtout Halifax, où les compagnies peuvent transférer facilement leur trafic vers le sud, peut être extrêmement néfaste. Par conséquent, la SPH appuie la recommandation n° 29 portant révocation de la LDCM dès l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites anti-trust.

[Text]

We also support recommendation number 31, which would permit shipping conferences to contract for inland rail carriage. As noted in volume one of the commission's report, this change would benefit the railways by assuring revenue, lead to lower costs for shippers and receivers, and would also benefit Canadian ports by providing base cargo.

On intermodalism, the port corporation agrees with the review commission that given the growth in importance of intermodal traffic it is important to acknowledge the role of the intermodal sector as a component of Canada's national transportation system and to acknowledge the need for carrier efficiency in providing intermodal services. Therefore, we support recommendation number 14, that intermodalism be recognized in section 3 of the declaratory principles of the NTA as forming an integral aspect of transportation policy.

• 1055

On the role of government, recommendation 33, we fully agree that the direction of new transport legislation must be toward a more cost-effective competitive transportation system, uncluttered by non-transportation objectives. However, we do not feel that section 3 of the NTA, which recognizes transportation as a key to regional economic development, is counter to that direction. The importance of national transportation policy to the economic health of the country and its effect on regional development is clear.

This is especially true for the port of Halifax, which for the most part serves distant markets and is totally reliant on an efficient transportation system for its well-being. The port has long been recognized as an important tool for regional economic development due to its importance for Atlantic Canadian shippers. This is discussed on page 3 of this presentation.

Therefore, we disagree with recommendation 33 and support retention of regional development objectives in section 3 of the NTA, 1987.

Recommendations 34 and 35 deal with transport subsidies, suggesting elimination of any fishing subsidies and reallocation from the transport sector to industrial sectors.

As most of you know, in 1989 the At and East subsidy was eliminated without a system-wide evaluation of Canadian grain and flour subsidies. This has limited the port's ability to compete for flour and grain shipments. And at the same time the Western Grain Transportation Act provides a significant subsidy for product moving by western ports. Clearly, the port of Halifax cannot compete.

[Translation]

Nous appuyons par ailleurs la recommandation n° 31, selon laquelle on doit autoriser les conférences maritimes à passer des contrats pour le transport ferroviaire intérieur. Comme on l'a souligné dans le premier volume du rapport de la commission, ce changement serait profitable pour les compagnies de chemin de fer en leur assurant des revenus, en réduisant les coûts des expéditeurs et des réceptionnaires, et aux ports canadiens en leur fournissant un minimum de marchandises.

En ce qui concerne le transport intermodal, la SPH est d'accord avec la commission d'examen sur le fait qu'en raison de la croissance du trafic dans ce secteur, il est important de reconnaître son rôle de composante du système de transport national canadien, ainsi que la nécessité de fournir des services intermodaux pour assurer l'efficacité des transporteurs. Par conséquent, nous appuyons la recommandation n° 14 qui stipule que l'intermodalisme soit reconnu dans les principes déclaratoires de l'article 3 de la LTN 1987 comme une partie intégrante de la politique des transports.

Quant au rôle du gouvernement—recommandation 33—nous appuyons sans réserve l'idée selon laquelle la nouvelle Loi sur les transports doit être axée sur la mise en place d'un système de transport plus rentable et concurrentiel; ces objectifs doivent être limités au domaine des transports. Cependant, nous ne pensons pas que l'article 3 de la LTN, qui considère le développement régional comme élément de la politique des transports, aille à l'encontre de cette orientation. L'importance de la politique nationale des transports pour la santé économique du pays est son incidence sur le développement régional sont évidentes.

Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne le port d'Halifax qui dessert essentiellement des marchés éloignés et dont la prospérité dépend entièrement d'un système de transport efficace. Depuis longtemps, l'on reconnaît que ce port est un important outil de développement économique régional en raison de son importance pour les expéditeurs des provinces de l'Atlantique. Nous en parlons à la page 3 de notre mémoire.

Par conséquent, nous rejetons la recommandation numéro 33 et nous appuyons le maintien des objectifs de développement régional dans l'article 3 de la LTN 1987.

Dans les recommandations 34 et 35, relatives aux subventions, on propose de supprimer celles qui sont destinées aux pêches et de verser au secteur industriel les allocations budgétaires au transport.

Or, on sait que la subvention au tarif de l'Est a été éliminée en 1989 sans une évaluation exhaustive des subventions canadiennes aux grains et farines. Cela a limité la capacité du port de faire face à la concurrence dans le transport de ces produits. En même temps, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit une subvention considérable pour les produits passant par les ports de l'Ouest. De toute évidence, le port d'Halifax ne peut pas faire face à la concurrence.

[Texte]

The effect of the removal of the At and East has been to reduce grain and flour shipments through the port, which have declined since 1988. I have two columns in my presentation showing that in 1988 we handled over 192,000 tonnes of flour, and last year it was down to 19,000 tonnes. On the grain side in 1988, over 575,000 tonnes, which dropped last year to 288,000, almost half.

We strongly suggest that any review of the transportation subsidies should consider the effect of the removal of the At and East and the competitive posture of east coast ports for the movement of flour and grain to international destinations.

On recommendation 36, the HPC and port interests have long supported user-pay in the marine sector—that is, ice-breaking and dredging services—believing that the current federal structure has resulted in artificial distortions between the marine mode and the rail mode, to the detriment of users of this port. We believe that if there is to be cost recovery, then it should be assessed only on users of the service. We would strongly oppose any proposal that would assess a uniform earmarked tax on all users. Further, we believe that the “user-pay, user-say” approach instils discipline with respect to types and levels of service provided. User discipline will benefit the system as a whole.

We think that recommendation 36 enhances the “user-pay, user-say” philosophy, and therefore we support this recommendation.

On recommendation 40, the port fully agrees that a general policy of the Canadian transportation system should be to facilitate interprovincial and international trade. However, we do not think that this general goal should supplant paragraph 3(1)(g) of the act, as proposed, nor do we think that the goal conflicts with the existing 3(1)(g). We are especially concerned with the proposed deletion of subparagraph 3(1)(g)(iv) which recognizes the primacy of Canadian ports and the importance of Canada's export trade. This section also refers to regional industrial development, as does paragraph 3(1)(d). As noted earlier, we support retention of regional development objectives in section 3. Therefore, the HPC favours preservation of paragraphs 3(1)(d) and 3(1)(g).

Stated otherwise, we support inclusion in section 3 of the policy goal that the Canadian transportation system facilitate interprovincial and international trade—however, not at the expense of specific references to regional development, trade, and port development objectives.

In summary, the port is in an agreement with the thrust of the review commission's report. We wholly concur with the goal of improving the viability and long-term competitiveness of the Canadian transportation system, and we recommend speedy implementation of the recommendations which serve this objective.

Gentlemen, that's my presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Bellefontaine, for a comprehensive summary of the recommendations.

[Traduction]

L'incidence de l'élimination de la subvention au tarif de l'Est a été de réduire les envois des grains et farines par le port d'Halifax, et ce depuis 1988. Dans notre mémoire, nous avons deux colonnes qui montrent qu'en 1988, nous avons manipulé plus de 192 000 tonnes de farine, et l'année dernière, le volume a chuté à 19 000 tonnes. Pour ce qui est des grains, nous en avons manipulé plus de 575 000 tonnes en 1988, et ce chiffre a chuté à 288 000 tonnes l'année dernière, ce qui représente près de la moitié.

Nous proposons fermement que, dans le cadre d'une étude sur les subventions au transport, il faudrait étudier l'incidence de l'élimination de la subvention aux tarifs de l'Est et la situation concurrentielle des ports de la Côte est en ce qui concerne le mouvement des farines et des grains vers des destinations internationales.

Pour ce qui est de la recommandation numéro 36, la SPH et les intérêts portuaires appuient depuis longtemps le principe du financement par l'utilisateur dans le secteur maritime—c'est-à-dire les services des brise-glace et de dragage—car il croit que la structure fédérale actuelle a donné lieu à des distorsions artificielles entre les modes maritimes et ferroviaires au détriment des usagers du port d'Halifax. Nous croyons que s'il faut assurer la récupération des coûts, les calculs doivent se faire uniquement en fonction des usagers du service. Nous nous opposons fortement à toute proposition voulant que l'on impose un montant spécifique à tous les usagers. De plus, nous croyons que le principe de l'«usage payant—usager participant» incite à la discipline quant au type et au niveau des services fournis. La discipline des usagers sera profitable à l'ensemble du système.

À notre avis, la recommandation numéro 36 renforce ce principe et, par conséquent, nous l'appuyons.

En ce qui concerne la recommandation numéro 40, la SPH est tout à fait d'accord sur le fait que l'objectif d'une politique générale relative au système national de transport doit être de faciliter le commerce interprovincial et international. Toutefois, cet objectif général ne devrait pas supplanter l'alinéa 3(1)(g) proposé, et il n'est pas contraire à l'alinéa 3(1)(g) actuel. Nous sommes particulièrement préoccupés par la proposition de supprimer le sous-alinéa 3(1)(g)(iv), qui reconnaît la primauté des ports canadiens et l'importance du commerce d'exportation canadien. À l'instar de l'alinéa 3(1)(d), cette disposition fait aussi allusion au développement industriel régional. Comme nous l'avons indiqué précédemment, nous appuyons le maintien des objectifs de développement régional figurant à l'article 3. Par conséquent, la SPH voudrait que l'on maintienne les alinéas 3(1)(d) et 3(1)(g).

En d'autres termes, nous voudrions que l'on mentionne dans l'article 3 que l'objectif politique du système de transport canadien est de faciliter le commerce interprovincial et international—toutefois, que cela n'empêche pas de mentionner de façon précise les objectifs en matière de développement régional, commercial et portuaire.

En résumé, la SPH est d'accord sur l'essentiel du rapport de la Commission d'examen. Nous appuyons sans réserve l'objectif d'améliorer la viabilité et la compétitivité à long terme du système de transport canadien, et nous proposons que l'on mette en oeuvre sans délai les recommandations qui permettraient d'atteindre cet objectif.

Messieurs, c'est là tout ce que j'ai à vous dire.

Le président: Monsieur Bellefontaine, je vous remercie pour votre résumé exhaustif et vos recommandations.

[Text]

[Translation]

• 1100

Mr. MacDonald: Mr. Bellefontaine, I know the scheduling of the committee caused a little difficulty. I'm pleased that you made substantial changes to some of your travel arrangements to be here.

You and the next witness are probably the two important witnesses for us to hear in Halifax today. The port of Halifax, as you indicated clearly, is directly responsible for the employment of a hell of a lot of people in the Halifax area. In addition, it's responsible for about \$300 million in net revenue impact in this area, and that is not unsubstantial.

One of the problems we've seen over the last while with the Port of Halifax is not one of efficiency. Any transportation expert could tell you that the port of Halifax—and we've heard from two of the conferences—ranks with the top two or three most efficient ports in North America, but there are some problems, and you touched on them. I want to start off by talking about the Canadian problems, and then I'll talk about some of the international problems.

Canadian problems primarily deal with rail in Canada. We can get the traffic here, but whether or not it is cost-efficient and time-efficient to transport that cargo overland to Montreal, central Canada down to Chicago markets is highly questionable. You've indicated, however, that you support the recommendations that would allow for speedier rail abandonment and short-lining, but at the same time you say you don't support recommendations in the report that would remove regional development, or as the report says—I think it was recommendation 33—to make sure the mandate is uncluttered by non-transportation objectives.

What I want you to address specifically is what problems you have in dealing with the rail service. Is it cost? Is it a not very good relationship with CN? Is CN as forthcoming as they should be? Do they operate as a partner? Could you expand a little further on some of the avoidable costs? It seems that a lot of the recommendations being made in this report are to try to harmonize our regulations with U.S. transportation regulations. At the same time, if you're going to do that in a lot of other sectors—and we've seen it with SCEA and things like that on the recommendations—then surely we have to address the avoidable costs of rail transportation and the tax situation.

You and I have talked before about the problems of the port. Maybe for the committee and for the record, you could tell us where the real problems are.

Mr. Bellefontaine: Okay. CN and ourselves have a partnership, and it's working very well. I think CN has come a long way in the last couple of years with respect to its costs, and that was one of the major problems. They had to get their costs down. They're doing that but they have some distance to go to become totally efficient.

M. MacDonald: Monsieur Bellefontaine, je sais que l'horaire du comité a causé quelques difficultés. Je suis content de voir que vous avez modifié considérablement vos engagements de voyage pour être ici avec nous.

Vous êtes sans doute avec le témoin suivant les deux témoins importants que nous devons entendre à Halifax aujourd'hui. Le port de Halifax, comme vous l'avez si bien dit, est directement responsable de l'emploi d'un très grand nombre de personnes dans la région de Halifax. De plus, le port contribue environ 300 millions de dollars de recettes nettes pour la région, ce qui est une somme fort importante.

Un des problèmes auxquels le port de Halifax a été confronté ces derniers temps n'en est pas un d'efficacité; en effet, tout spécialiste en matière de transports—et nous avons entendu le témoignage de deux des conférences—le port de Halifax est un des deux ou trois ports les plus performants d'Amérique du Nord. Halifax souffre d'autres problèmes, et vous avez parlé de certains de ceux-ci. Je voudrais tout d'abord commencer par les problèmes au niveau du Canada pour aborder ensuite les problèmes d'ordre international.

Nos problèmes au Canada sont principalement dans le domaine du transport ferroviaire. Il est beaucoup question de savoir si le transport ferroviaire jusqu'à Montréal, le centre du Canada et les marchés de Chicago, est rentable et suffisamment rapide. Vous avez dit, quant à vous, que vous appuyez les recommandations concernant un abandon plus rapide des embranchements et les recommandations concernant les lignes courtes. En même temps, vous dites toutefois ne pas appuyer les recommandations du rapport—je crois qu'il s'agit de la recommandation 33—qui préconise de ne plus tenir compte du développement régional, bref de ne plus tenir compte des objectifs autres que ceux des transports.

Alors, pourriez-vous me dire précisément quels problèmes vous rencontrez en matière de transport ferroviaire. Les problèmes sont-ils des problèmes de coûts? De rapports cahoteux avec le CN? Le CN est-il aussi communicatif qu'il devrait l'être? S'agit-il vraiment d'un partenaire dans tout le sens du terme? Pourriez-vous nous parler des coûts évitables? Il me semble que beaucoup de recommandations faites dans le rapport visent à harmoniser la réglementation canadienne avec celle des États-Unis en matière de transport. Car il est certain que si l'on procède de cette façon dans beaucoup d'autres secteurs—et nous avons vu de quoi il s'agit en la matière avec la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes—il est évident qu'il faut étudier la question des coûts évitables en matière de transport de même que la situation fiscale.

Nous nous sommes entretenus auparavant des problèmes du port. Peut-être pourriez-vous répéter, aux fins du compte rendu, quels sont les véritables problèmes.

M. Bellefontaine: Très bien. Notre partenariat avec le CN fonctionne très bien. Le CN, au cours des quelques dernières années, a fait beaucoup de progrès en matière de coûts, et c'était là une principale pierre d'achoppement. Il fallait que le CN diminue ses coûts, il a commencé à le faire, mais devra continuer pour devenir vraiment efficace.

[Texte]

We have double-stacked now from Halifax across the country, which enhances the service. I understand from the shipping lines that CN has made a lot of progress with respect to moving their prices down, which makes us more competitive. As I said earlier, that cost represents 65% to 82% of the transportation cost of a container from Halifax to inland points.

So I think they've come a long way and they're heading in the right direction. The problem they and we have as partners, is the distance to markets. About 40% of our cargo is destined for Toronto, and a little less than 30% is destined for Montreal. So we have this large distance to overcome, and it is handled by the railway via New York, which is shorter. I heard a witness state earlier that U.S. ports are a little cheaper, but based on our studies Halifax as a system is a little cheaper for cargo moving to Toronto and Montreal.

The gap was much wider some years ago. It's closing now because of what's happening in New York and with the D&H and so on. But we have to do more work on the 40-foot boxes. This is a problem that we have in Canada with respect to the pricing of containers. So we and the railways are working on that. We have to overcome that.

Another problem that I've addressed in this report is the tax regime in Canada. It's a major problem for CN to compete with a U.S. railway that's paying much less in property taxes, income taxes, depreciation levels and so on. As we say here, we urgently recommend to the government that they study that and try to find some way of alleviating that disadvantage.

Mr. MacDonald: Mr. Bellefontaine, you've done that in the past. You've been to Ottawa. The port has come up and has made some solid recommendations to the transport committee and probably to the finance committee. You've waited a number of years for some responses. Has there been any response from the government with respect to the recommendations I know the port has made in the past?

• 1105

Mr. Bellefontaine: I think there has been one change on the railway with respect to depreciation, but I'm not sure, Mr. MacDonald, about the tax side of the issue. I don't believe there has been any movement on that side, to this point.

Mr. MacDonald: But the port corporation has been very consistent in petitioning the government and going through all the processes that this had to be done. But to date those other issues that are major and that affect the competitiveness of the port have not been fully addressed.

Mr. Bellefontaine: That's correct.

Mr. MacDonald: I also want to talk a bit about the problem with the U.S. ports, because we are not really losing to Montreal—well we are losing perhaps a bit to Montreal, and I'll talk about that in a second—but we are losing to the

[Traduction]

Nous avons à l'heure actuelle des conteneurs gerbés qui se rendent dans les divers endroits du pays à partir de Halifax, ce qui améliore le service. D'après ce que disent les milieux maritimes, le CN a fait beaucoup de progrès en diminuant ses tarifs, ce qui nous rend davantage compétitifs. Comme je l'ai dit précédemment, les frais de transport ferroviaire représentent 65 à 82 p. 100 des frais de transport d'un conteneur de Halifax aux différents endroits du pays.

Par conséquent le CN a fait de grands progrès et est sur la bonne voie. le problème, pour le CN comme pour le port de Halifax, c'est l'éloignement des marchés. Environ 40 p. 100 de tout le fret est destiné à Toronto et un peu moins de 30 p. 100 à Montréal. Les distances jouent donc contre nous et les marchandises sont donc acheminées par rail via New York, ce qui représente une distance moins longue. J'ai entendu un témoin dire que les ports américains sont un peu moins coûteux que les ports canadiens, mais, d'après les études que nous avons faites, le transport des marchandises par Halifax coûte un peu moins cher à destination de Toronto et Montréal.

L'écart était beaucoup plus important il y a quelques années. Il se rétrécit toujours davantage en raison de la situation à New York et la D&H. Nous devons régler certaines questions au sujet en ce qui concerne les conteneurs de 40 pieds. C'est un problème que nous avons au Canada et les chemins de fer et nous-mêmes d'ailleurs sommes en train de nous pencher sur cette question. Il faudra y trouver une réponse.

Un autre problème dont j'ai parlé dans le rapport c'est le régime fiscal canadien. Le CN a beaucoup de mal à faire concurrence aux chemins de fer américains pour lesquels la taxe foncière, sur le revenu et les niveaux d'amortissement sont moins élevés qu'au Canada. C'est là pourquoi nous recommandons instamment au gouvernement d'étudier cette question et d'essayer de trouver une façon de remédier à cette situation.

M. MacDonald: Monsieur Bellefontaine, vous avez déjà fait tout cela dans le passé, vous vous êtes adressé à Ottawa, l'administration du port a présenté des recommandations solides au comité des transports et probablement au comité des finances aussi. Vous avez attendu un certain nombre d'années que le gouvernement réagisse. Le gouvernement a-t-il réagi à la suite des recommandations présentées par l'administration du port dans le passé?

M. Bellefontaine: Il y a eu un changement de la politique des chemins de fer en ce qui concerne l'amortissement, mais je ne suis pas sûr qu'il y ait eu quoi que ce soit en ce qui concerne l'aspect fiscal de cette question, monsieur MacDonald. Je ne crois pas que le gouvernement ait pris une initiative quelconque à ce sujet.

M. MacDonald: Pourtant, les autorités du portuaire n'ont cessé de présenter des demandes au gouvernement. Jusqu'à présent, toutes ces autres questions, qui sont d'une grande importance et qui ont une certaine incidence sur la compétitivité du port n'ont pas reçu de réponse complète.

M. Bellefontaine: C'est exact.

M. MacDonald: Je voudrais maintenant parler du problème des ports américains. En effet, ce n'est pas seulement Montréal qui retire un avantage de la situation à Halifax—et j'en reparlerai dans quelques instants, mais ce sont les ports

[Text]

United States and the Americans are being extremely aggressive in trying to capture Canadian-bound cargo traffic. You'd indicated in your presentation that they've gone to the extent of offering subsidy. Here we are in Canada with a report that says we have to get rid of subsidy, yet we have to be competitive, and that we have to harmonize our regulations, yet we don't deal with the unevenness of tax application.

In a nutshell, could you tell me what types of subsidies are now being offered by U.S. ports? Secondly, could you let me know, because I really don't know. . . I hear the port of New York is being dredged—who is paying for that? Is it not a subsidy? Is the work being done by the Army Corps of Engineers? Those are factors that affect what your prices are to the customer you are trying to attract.

Mr. Bellefontaine: That's right.

Mr. MacDonald: What's going on down there?

Mr. Bellefontaine: Well, the Port of New York has developed a subsidy for traffic moving beyond 250 miles of the port, I believe it is, which is designed to hit Canadian cargo. I believe it's \$50 U.S. for a 40-foot boat and \$25 for a 20-foot boat. I can confirm those with you later, but I think those are the figures. Perhaps the next witness would know the exact figures. Now, the total revenue the port corporation gets from a container box is approximately \$30. So in essence we could give away our total wharfage revenues and it would not make up for the subsidy the port is giving for boxes destined for Canada.

Secondly, the CP Railway has, I understand, been given a substantial grant of money in the U.S., from the United States, as a condition of CP's take-over. Now, this grant also affects the pricing of that service. So there are subsidies that are occurring in the U.S. that do affect our competition. If we can't somehow find a way to offset that situation—I am not saying through subsidy, but perhaps through better costing or better service—then we face risking the loss of more cargo.

Mr. MacDonald: But when you deal with subsidies, one of the aspects I find very difficult is that since we've had the free trade deal we have talked about harmonization and reduction of subsidies, but they don't even have the definition of subsidy. It seems that over the last few years the government has had many pieces of legislation that are aimed at reducing subsidy and allowing for the free market flow. Indeed, any time the U.S. feels there is a subsidy in commodities, goods, and services that are covered by the FTA, the Americans nail us.

Has the port corporation made vigorous representations to the government to try to raise the issue of what you believe is an unfair subsidy attack by the U.S. on the transportation system? Have you tried to get the government to raise that issue, either officially or unofficially, with the U.S.?

[Translation]

américains qui font preuve d'une très grande agressivité afin de récupérer le transport des marchandises à destination du Canada. Vous avez indiqué dans votre exposé que les Américains sont même allés jusqu'à offrir des subventions. Or, le rapport de la commission recommande que l'on supprime les subventions; il faut que nous puissions rester compétitifs, que nous harmonisons également la réglementation canadienne avec la réglementation américaine, et pourtant le régime fiscal nous défavorise indubitablement.

Pourriez-vous nous dire en deux mots quel genre de subventions sont offertes par les ports américains? Deuxièmement, pourriez-vous me dire, car je ne le sais pas. . . Il paraît que l'on est en train de draguer le port de New York. Qui paye pour le dragage? Est-ce que cela ne représente pas une subvention? Le travail est-il réalisé par l'Army Corps of Engineers? Il s'agit là de facteurs qui ont une incidence directe sur les prix que l'on doit demander à nos clients.

M. Bellefontaine: C'est exact.

M. MacDonald: Que se passe-t-il donc à New York?

M. Bellefontaine: Le port de New York a prévu des subventions pour les marchandises transportées au-delà de 250 milles du port de New York, paraît-il, ce qui aura une incidence directe sur le transport des marchandises canadiennes. Si je ne me trompe, il s'agit de 50\$ U.S. pour un bateau de 40 pieds et 25\$ pour un bateau de 20 pieds. Je pourrais confirmer ces chiffres plus tard, mais je ne crois pas me tromper. Le témoin suivant pourra peut-être vous donner les chiffres exacts. Les recettes totales obtenues par la société portuaire de New York pour un conteneur se chiffrent à environ 30\$. En fait, si l'on renonçait complètement à nos droits de quai, cela n'équivaldrait pas encore aux subventions offertes par le port de New York pour les conteneurs à destination du Canada.

Deuxièmement, si je comprends bien, si le CP a obtenu des subventions importantes aux États-Unis comme condition de son offre d'achat, subvention qui a évidemment une incidence sur le prix du service. Par conséquent, les subventions offertes aux États-Unis se répercutent sur notre compétitivité. Si nous ne pouvons trouver une façon de compenser cette situation—et je ne suis pas en train de préconiser des subventions, mais plutôt un meilleur établissement des coûts ou un meilleur service—nous courrons le risque de perdre davantage de fret.

M. MacDonald: En ce qui concerne les subventions, dans le cadre du libre-échange, nous avons parlé d'harmonisation et de réduction des subventions, et pourtant on n'a pas défini en quoi consistaient ces subventions. Il me semble qu'au cours des quelques dernières années, le gouvernement a adopté beaucoup de projets de loi visant à réduire ces subventions et permettre au libre-échange de jouer pleinement. En fait, chaque fois que les États-Unis estiment être lésés par des subventions qui pourraient être accordées pour certaines denrées, produits et services dans le cadre de l'ALÉ, ils nous le reprochent.

Avez-vous présenté de façon nette vos doléances au gouvernement, lui avez-vous expliqué qu'à votre avis les États-Unis offrent des subventions injustes dans le domaine des transports? Avez-vous obtenu de la part du gouvernement qu'il soulève cette question, officiellement ou non avec les États-Unis?

[Texte]

Mr. Bellefontaine: We have a corporate planning system and stakeholders committees that usually write to the minister's office and recommend that they look for ways to offset that subsidy problem for us. Again, they are looking at the Income Tax Act and at changes in the income tax regulations to enhance the rail situation. They made one change with respect to depreciation, but more has to come.

We are making representations on an ongoing basis—ourselves, the port commission, and the stakeholders' committees that we have in the port.

Mr. MacDonald: You mentioned unfair subsidization of various modes of transportation and you mentioned water transportation. We are talking about the St. Lawrence Seaway here, are we?

Mr. Bellefontaine: Yes.

Mr. MacDonald: It has been a bone of contention for years that we have to operate without subsidy, generally, in the port of Halifax, yet the St. Lawrence Seaway, because it gets free ice-breaking and aids to navigation, is effectively getting a subsidy for the ocean transportation of cargo. My understanding is that it's anywhere from 12% to 18% of the cost.

Mr. Bellefontaine: Yes.

Mr. MacDonald: Can you explain to me your representations to the government to have this subsidy removed and to have a level playing field? What type of response did you receive?

Mr. Bellefontaine: Well, our position on this issue hasn't changed in the last 20-plus years. Representations have been made, as you know, through the press and through direct intervention at different committees. What we are saying is Halifax should be treated in the same way. We are not saying eliminate the subsidy; if it's needed, it's needed. But give Halifax the equivalent so that we are on a level playing field and can compete.

• 1110

Mr. MacDonald: What has been the response?

Mr. Bellefontaine: Well, we haven't received anything yet.

Mr. MacDonald: So there has been no response. On the tax avoidance with rail, on the unfair subsidy on water, although there have been representations, there has been nothing back.

The last thing is on At and East. I think you make a very good point. I think most members from the Atlantic, no matter what their political stripe, were opposed to the *carte blanche* elimination of the At and East subsidy. Some members felt that there should have been more consultation or a regime put in place. The government indicated that it would look at that.

Clearly, however, there was a different treatment of this type of subsidy dealing with the east coast ports and movement of grain from the west. I want to make this clear. Is it your position that the At and East should not have been looked at in isolation at the same time that the government did not touch the subsidization for the movement of grains through the Western Grains Transportation Stabilization Act?

[Traduction]

M. Bellefontaine: Notre conseil d'administration et les comités d'actionnaires recommandent au ministre de trouver des solutions qui permettraient de rectifier la situation des subventions. Le gouvernement est en train d'étudier la Loi de l'impôt sur le revenu et la possibilité de modifier les règlements pour améliorer la situation du transport ferroviaire. Le gouvernement a procédé à un changement en matière d'amortissements, mais il faudrait faire davantage.

Nous présentons nos doléances de façon permanente, et quand je dis nous, je parle de la société, de la commission des ports et des comités d'actionnaires.

M. MacDonald: Vous avez mentionné les subventions injustes offertes à différents modes de transport et vous avez notamment parlé du transport maritime. Est-ce de la Voie maritime que vous voulez parler?

M. Bellefontaine: Oui.

M. MacDonald: Cela fait des années que nous signifions notre désaccord quant à la façon de procéder: depuis des années le port d'Halifax fonctionne sans subventions alors que la Voie maritime du St-Laurent obtient des services gratuits de brise-glaces et des aides à la navigation. Nous estimons qu'il s'agit là en fait de subventions pour le transport maritime des marchandises. Si je comprends bien, cela représente de 12 à 18 p. 100 des frais de transport.

M. Bellefontaine: Oui.

M. MacDonald: Vous avez demandé au gouvernement de supprimer ces subventions et d'offrir un traitement un peu plus juste en ce domaine. Quelle a été la réaction du gouvernement?

M. Bellefontaine: Notre position sur cette question n'a pas changé depuis plus de 20 ans. Nous y avons présenté nos doléances directement dans la presse et en témoignant à différents comités. Nous disons qu'Halifax devrait être traité de la même façon que la Voie maritime du St-Laurent. Nous ne préconisons pas l'élimination des subventions, nous disons que si elles sont nécessaires, nous n'y voyons pas d'inconvénient. Il faudrait cependant donner à Halifax des conditions équivalentes et promouvoir de cette façon la juste concurrence.

M. MacDonald: Quelle a été la réaction du gouvernement?

M. Bellefontaine: Nous n'avons encore rien reçu.

M. MacDonald: Ainsi donc, le gouvernement n'a pas réagi. Au sujet de l'exemption fiscale pour le système ferroviaire et les subventions injustes en ce qui concerne le transport maritime, bien que vous ayez présenté vos doléances au gouvernement, celui-ci n'a pas du tout réagi.

La dernière chose que je voudrais aborder, c'est celle du tarif «à l'est de», à propos duquel vous avez présenté un très bon argument. Je crois que la plupart des députés de l'Atlantique, indépendamment de leur parti, s'opposaient à cette élimination pure et simple de la subvention «à l'est de». Certains députés estimaient qu'il aurait fallu avoir davantage de consultations ou que l'on aurait dû instaurer un autre régime. Le gouvernement a dit qu'il étudierait la question.

Il est certain, toutefois, que le gouvernement a traité de façon différente ce genre de subventions pour les ports de la côte est et le transport des grains de l'ouest. Je tiens à le préciser. Estimez-vous qu'il n'aurait pas fallu étudier la question du tarif «à l'est de» de façon isolée et sans tenir compte de la subvention pour le transport des grains dans le cadre de la Loi de stabilisation concernant le grain?

[Text]

Mr. Bellefontaine: Right. Our position is that, and we are not saying get rid of the WGTA. That's there for a specific reason, and that's fine. What we are saying is treat us fairly, treat us the same way so we can compete.

Mr. MacDonald: What was the government's response?

Mr. Bellefontaine: Well, it is eliminated.

Mr. MacDonald: So on the three major things that have affected the jobs and the competitiveness of the port, you have made repeated representations to the government, continued to do so, but so far have not had a positive response on any of them.

Mr. Bellefontaine: On those issues, that's right.

Mr. MacDonald: Were they the major issues dealing with the competitiveness of the Port of Halifax?

Mr. Bellefontaine: They are some of the major issues, because the competition is going north-south now, instead of east-west. Montreal is our competition, there is no doubt, but more so we are seeing competition come from New York and the U.S. east coast ports.

Mr. MacDonald: But the Port of Halifax has embarked—and tell me if I am wrong—on a strategy to try to attract cargo that would be bound for the Chicago market and mid-western U.S. markets. Am I correct on that?

Mr. Bellefontaine: That's right.

Mr. MacDonald: So the port has not been sitting down, just gazing at its navel about its local market; it's been trying to maintain the local market, or even the Canadian market. The port has been trying to expand and capture what they see as emerging markets for the port.

Mr. Bellefontaine: That's right. We have initiated some very serious—and I mean serious because of the percentage—reductions in our tariffs to take care of midwest and U.S. cargo. It is basically a write-off of the tariff. We want this business, and we are prepared to buy the business. I think it is a niche and it will help Halifax and Canada, Halifax especially, continue to be a gateway for Canadian cargo.

Mr. MacDonald: Thank you.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Bellefontaine, thank you for your very comprehensive brief. Your views are well known to this committee and well known to me. There is probably one or two on which we don't see eye to eye, but we will leave that alone for today.

I do want to link two of your reactions in the brief. To me it suggests some inconsistency. On one hand, you have agreed with the NTA Review Commission's recommendation that the requirement for compensatory rates be eliminated; on the other hand, you make a very strong argument for cost recovery for those services, provided through the taxpayer. Is that not inconsistent? Why, on one hand, would you want full cost recovery and, on the other hand, say in effect that the railways should be free to charge less than it costs them to provide that service?

[Translation]

M. Bellefontaine: Précisément. Nous ne voulons pas que l'on supprime les subventions dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Si cela existe, c'est pour de bonnes raisons. Tout ce que nous demandons, c'est d'être traité de la même façon afin que nous puissions faire concurrence.

M. MacDonald: Et quelle a été la réponse du gouvernement?

M. Bellefontaine: Il n'en a pas tenu compte.

M. MacDonald: Ainsi donc en ce qui concerne les trois questions importantes qui touchent aux emplois et à la compétitivité du port de Halifax, vous avez présenté à de nombreuses reprises des doléances au gouvernement, vous n'avez jamais cessé de le faire, mais jusqu'à présent, la réaction du gouvernement n'a jamais été négative sur ces trois tableaux, alors?

M. Bellefontaine: Au sujet de ces questions, non.

M. MacDonald: S'agissait-il là des trois questions principales en matière de compétitivité pour le port de Halifax?

M. Bellefontaine: Il s'agit là de quelques-unes des questions les plus importantes, car la concurrence s'exerce à l'heure actuelle sur un axe nord-sud et non plus est-ouest. Montréal nous fait concurrence, cela ne fait aucun doute, mais New York et les ports de la côte est des États-Unis nous font bien plus concurrence.

M. MacDonald: Reprenez-moi si je me trompe, mais le port de Halifax a adopté une stratégie visant à attirer le transport des marchandises à destination du marché de Chicago et des marchés du Midwest américain. C'est bien cela?

M. Bellefontaine: C'est bien cela, oui.

M. MacDonald: Donc, le port n'est pas resté inactif, il s'est efforcé de maintenir le marché local et même canadien et aussi de s'emparer de ce que l'on considère comme les nouvelles possibilités?

M. Bellefontaine: Précisément. Nous avons coupé de façon très importante—et je parle de pourcentage,—nos tarifs pour tenir compte du transport vers le Midwest et les États-Unis. Nous avons rabaisé les tarifs de façon draconienne car nous voulons ce marché et nous voulons bien payer pour l'avoir. C'est un véritable créneau pour nous, pour Halifax et le Canada, mais surtout Halifax, qui deviendrait ainsi un centre névralgique pour le transport de marchandises canadiennes.

M. MacDonald: Merci.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Bellefontaine, je vous remercie de votre mémoire très exhaustif. Le comité connaît maintenant votre point de vue, et moi aussi. Nous ne sommes peut-être pas d'accord avec vous sur un ou deux points, mais nous n'aborderons pas cela aujourd'hui.

Je vais essayer de réconcilier deux choses que vous dites dans votre mémoire et qui me semblent manquer de cohérence. D'une part, vous êtes d'accord avec la commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux qui recommande d'éliminer l'exigence des tarifs compensatoires. Par contre, vous êtes nettement en faveur du recouvrement des frais pour les services, grâce aux ponctions dans les poches des contribuables. N'y a-t-il pas là une certaine incohérence? Pourquoi voudriez-vous un recouvrement total d'une part et d'autre part donner aux chemins de fer carte blanche pour établir des tarifs inférieurs aux coûts du service?

[Texte]

Mr. Bellefontaine: I think there are really two separate issues. In order for Halifax to compete, we depend on the railway. We are some 68% to 70% dependent upon the railway for our cargo. If the compensatory rates were not in place, in practice, perhaps the railway could look at niche markets and reduce their tariff; they may not, but they may, and that's what we're doing in the port. We are looking at niche markets that we want to attract, and we therefore adjust our tariff accordingly. But that doesn't mean you go across the board with a tariff reduction.

I don't think it is inconsistent. We are saying that if there is to be cost recovery, and we are not proponents of it per se, but if there has to be, it should be based on user pay.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): In terms of the compensatory rate, I think we all recognize that niche markets are part of the solution. Yes, you do have to provide a cut rate in order to attract some of that cargo, but at the same time the reality is that it becomes a form of cross-subsidization within the rail movement. The decision for the cross-subsidization is made by them as opposed to any kind of public agency.

Mr. Bellefontaine: Yes.

• 1115

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): We heard earlier today that on container traffic from the west coast to central Canada, it is \$200 a container cheaper to use the Canadian system. Is there not the reality that the \$200 could become lower in order to pay for the niche markets in another part of the country? If that's the case, is that okay from your perspective because it can work the other way too?

Mr. Bellefontaine: I think compensatory rates instil a discipline that is not market driven. They're basically statutory levels of revenue you have to achieve. We believe the market should drive more the compensatory rate or the rate the railway should charge, just like it does in the ports. We don't have one tariff for all the products. We have a variety of tariffs based on the ability to pay in the marketing, where the markets are, the distance and so on.

So you could say compensatory rates are cross-subsidization, I suppose, from one component to the other. But it's like any business, it's driven by the market. On some things you do not receive as much revenue on as others, but you hope in the end your bottom line is satisfactory.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): In your brief you support the acceleration of abandonment of lines.

Mr. Bellefontaine: Right.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I think it's fair to say when this committee reviewed both freedom to move and the actual legislation that brought us the NTA, none of us on any side of the room thought we were talking about main lines.

Mr. Bellefontaine: Right.

[Traduction]

M. Bellefontaine: Il s'agit là en fait de deux choses distinctes. Halifax, pour pouvoir soutenir la concurrence, dépend des chemins de fer pour le transport des marchandises, dans une proportion de 68 à 70 p. 100. Si les tarifs compensatoires n'étaient pas en vigueur, les chemins de fer pourraient envisager des marchés créneaux et rabaisser ces tarifs. En tout cas, c'est une possibilité même si elle n'est pas tout à fait assurée, et c'est comme cela que nous procédons au port de Halifax. Nous cherchons à trouver des marchés créneaux et nous ajustons nos tarifs pour en tenir compte. Cela ne signifie pas que l'on procède à un rabaissement généralisé des tarifs.

Je ne crois donc pas que nos deux observations manquent de cohérence. Nous disons que si l'on doit recouvrer les coûts—et nous ne proposons pas cette solution à tout prix—il faut tenir compte de la capacité de l'utilisateur à payer.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): En ce qui concerne les tarifs compensatoires, nous reconnaissons tous que les créneaux font partie de la solution. Il est certain que l'on doit offrir des tarifs alléchants pour attirer les clients, mais ce faisant, il s'agit en fait d'interfinancements et de subventions de la part des chemins de fer sans intervention d'aucun organisme public.

M. Bellefontaine: Oui, d'accord.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Nous avons entendu dire au cours de la journée que le tarif d'un conteneur pour transporter les marchandises de la côte ouest au centre du Canada est de 200\$ inférieur dans le système canadien. Ces 200\$ ne pourraient-ils pas servir à payer pour les créneaux dans d'autres régions du pays? Estimez-vous que cela serait acceptable puisque les choses ne vont pas en sens unique.

M. Bellefontaine: Les tarifs compensatoires imposent une certaine discipline qui ne dépend pas du marché. En fait, il s'agit de niveaux de recettes que l'on doit obligatoirement atteindre. Nous estimons que c'est le marché qui devrait être le moteur de ces tarifs compensatoires ou des tarifs que les chemins de fer devraient imposer comme c'est le cas pour les ports. Nous n'avons pas un seul et même tarif pour toutes les marchandises, mais plutôt une liste de tarifs qui tient compte de la capacité de payer, de la situation des marchés, de l'éloignement de ceux-ci, etc.

On pourrait donc dire que les tarifs compensatoires représentent en fait de l'interfinancement, mais comme pour toutes les entreprises, c'est le marché qui en est le moteur. Les recettes ne sont pas les mêmes pour toutes les marchandises, mais en fin de compte, on espère quand même avoir un bon chiffre d'affaires.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Dans votre mémoire vous appuyez l'accélération de l'abandon des lignes, n'est-ce pas?

M. Bellefontaine: Oui.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Quand le Comité a étudié à la fois Aller sans entrave et la Loi habilitante de l'ONT, nous ne pensions certainement pas, ni d'un côté ni de l'autre de la table qu'il s'agirait des lignes principales.

M. Bellefontaine: Non.

[Text]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): If we leave the infrastructure to the corporate decision-making process, therefore to the marketplace, we are already seeing CP literally abandoning Atlantic Canada in terms of their application while they strengthen their system in the United States. I find the timing of all of that interesting.

But is there not a danger...? Let's say CP is allowed to withdraw from Atlantic Canada and it really cleans your clock out of New York. There comes a point where CN says the market is no longer there to Halifax and applies the NTA to pull up its tracks. Is that not one of the dangers of leaving it strictly to the marketplace and should we not maintain some kind of public protection within the act?

Mr. Bellefontaine: Yes, I know what you're saying, and theoretically you're correct. If we support wholeheartedly the abandonment of lines, CN could in fact say Halifax is no longer viable. Then they're gone. We don't think that will happen. The rationale for us saying we believe branch lines should be accelerated, if in fact the railways so choose, is to make the railways more viable for the other businesses they have to deal with, including the Port of Halifax, which we feel and hope is quite secure as a main line.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): We saw a graph yesterday that suggested branch line abandonment in Atlantic Canada by far exceeds anything else in the rest of Canada.

Mr. Bellefontaine: That's right.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Surely the railways have already done their cost cutting in Atlantic and shouldn't there be an end at some point?

Mr. Bellefontaine: Perhaps there should be. Our main concern is that they keep the main line from Halifax through central Canada. As I said, if they can get rid of these lines that are not cost effective—and I know you have other reasons, but I'm looking at strictly commercial reasons—then it should enhance the viability of the CN rail track to Halifax.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I want to turn to taxation. One of the areas the railway companies have raised concerns about is property taxation. I gather in the States there is no property taxation on rights of way. Yet in Canada it varies by province. But it's been suggested at the very least for trackage that does not have structures, we should find a way to change the tax regime there, either strictly no property taxes or some kind of through-put tax. So in other words, as the traffic ebbs and flows, the local municipality will get a slice of the benefits.

I understand Halifax, in order to retain an elevator that was in danger of being torn down because of the lack of usage, was able to convince the province to change the property tax rules. I've been using that as an example. But perhaps you can explain to the committee exactly what happened there and what the benefits have been to the changes.

[Translation]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Si nous laissons l'infrastructure aux décisions des sociétés, et donc aux marchés, nous voyons ce qui se passe: CP est déjà en train d'abandonner le Canada atlantique alors qu'il raffermir ses liaisons avec les États-Unis. Je trouve que le moment choisi est bien intéressant.

Cependant n'y a-t-il pas de danger...? Supposons que le CP se retire de l'Atlantique et vous enlève vos options à New York. Il arriverait un moment où le CN pourrait trouver que les affaires ne sont pas suffisamment bonnes jusqu'à Halifax et demander à l'ONT la permission d'abandonner les voies. N'est-ce pas cela que l'on risque quand on s'en tient strictement aux forces du marché? Ne devrait-on pas prévoir une certaine protection du public dans la loi?

M. Bellefontaine: Je comprends bien ce que vous dites et je crois que d'un point de vue théorique vous avez raison. Si nous appuyons complètement l'abandon des lignes, le CN pourrait en fait dire que la voie jusqu'à Halifax n'est plus viable et demander de la supprimer. Nous ne croyons toutefois pas que cela va se passer. La raison pour laquelle nous estimons que l'abandon des embranchements devrait être accéléré, si tel est le désir des chemins de fer, et de permettre à ceux-ci de se trouver en meilleure posture dans les autres secteurs, notamment dans ses liaisons avec le port de Halifax. Nous estimons qu'il s'agit là d'une ligne principale dont le sort est assuré, du moins nous l'espérons.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): D'après un tableau que nous avons vu hier, l'abandon des embranchements dans le Canada atlantique dépasse de loin ce qui se passe dans le reste du pays.

M. Bellefontaine: C'est exact.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Les chemins de fer n'ont-ils pas déjà réduit au maximum leurs coûts dans les provinces atlantiques? Ne devraient-ils pas s'arrêter à un certain moment?

M. Bellefontaine: Peut-être. Ce qui nous préoccupe surtout, c'est le maintien de la ligne principale de Halifax jusqu'au centre du Canada. Comme je l'ai dit, si le CN peut se débarrasser des lignes qui ne sont pas rentables—et je sais que vous voulez parler d'autres raisons, mais je parle ici strictement des raisons commerciales—cela devrait améliorer la viabilité de la ligne du CN jusqu'à Halifax.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je vais maintenant aborder la question de la fiscalité. Les compagnies de chemin de fer ont exprimé leurs doléances en ce qui concerne les taxes foncières. Aux États-Unis celles-ci ne s'appliquent pas aux emprises des voies. Au Canada cela dépend, selon la province. On a dit que pour les voies simples, là où il n'y a pas de ponts ou autres constructions, on devrait trouver une façon de modifier le régime fiscal, en supprimant tout bonnement les taxes foncières ou en imposant une taxe forfaitaire. En d'autres termes, quelle que soit la circulation, les municipalités en retireraient des avantages.

Si je comprends bien, à Halifax, pour préserver un silo qui risquait d'être démolé parce qu'il n'était pas suffisamment utilisé, on a pu convaincre la province de modifier les règles de l'impôt foncier. C'est un exemple que je cite, et vous pourriez peut-être expliquer au Comité exactement ce qui s'est passé et quels ont été les avantages.

[Texte]

[Traduction]

• 1120

Mr. Bellefontaine: I don't think it was the province so much as the city. In this province the province is the assessor of federal property, and the city sets a tax rate. There are two elements. One is the assessed value of the elevator, which the province looked at, and I believe they've given them more allowances for depreciation so the value was brought down. The second issue, which I believe they have a contract with the city on, is a reduction in the actual tax assessed. Similarly, our container terminals also have contracts with the city for reduced taxes over a period of time.

So I believe it was more a deal with the city than it was with the province.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Obviously, the provincial law would allow this, because my understanding is that we can't do those things in Ontario.

Mr. Bellefontaine: No, we can do that here. It's good that we did.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): So it's been a positive move. It's kept jobs alive, which means there's people out there who are paying property taxes.

On page 9 of your brief, you make reference to the competitive access provisions for U.S. railroads. This change has been suggested to us in a couple of other locations. Do you have any specific examples as to how this provision of the NTA has been used contrary to the interests of Canada?

Mr. Bellefontaine: We have the Conrail-CP situation. It's the only one we're referring to that bothers us. I'm not so sure if this clause wasn't there whether they couldn't proceed anyway under contract. I'm not a lawyer, so I'd have to check that out. We do not have it in the U.S. legislation, so it's not written in in terms of equal access for Canadian carriers.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): We just go and buy railways down there and get it.

Mr. Bellefontaine: That's one way to do it.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): The question I have regarding this is whether anybody would use it. If we had the Americans change their law, are there any specific examples you can give where it would be to our advantage in some of the border linkages?

Mr. Bellefontaine: No, I can't. I think that question should come from the railways. . .from CN, perhaps.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): On recommendation 29, that's the Shipping Conferences Exemption Act, just one clarification. The way you stated it, we shouldn't do it until the Americans do it. But I think the way the commission recommended it, we should do it now in terms of changes in legislation, but not trigger it until the Americans do it.

Mr. Bellefontaine: We don't agree you should do it now. Let's not touch it. Let's leave well enough alone.

M. Bellefontaine: Ce n'est pas tellement la province qui est intervenue, c'est plutôt la ville. En Nouvelle-Écosse, la province établit la cotisation mais c'est la ville qui établit le taux d'imposition. La province a donc établi la valeur du silo et prévu un amortissement élevé, ce qui a fait diminuer la valeur du bâtiment. De plus, et je crois que la province a passé un contrat avec la ville à ce sujet, il y a diminution de la cotisation réelle. Il en va de même pour les terminaux pour conteneurs.

Ainsi donc, l'entente a été conclue plutôt avec la ville qu'avec la province.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Oui, mais encore fallait-il que la loi provinciale le permette; je ne crois pas que cela puisse se faire en Ontario par exemple.

M. Bellefontaine: Non, en effet, mais pour nous, la loi était de notre côté, heureusement.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Il s'agit donc là d'une initiative positive qui a permis de conserver des emplois. Ces travailleurs sont maintenant en train de payer leurs propres taxes foncières.

À la page 9 de votre mémoire vous parlez des dispositions concernant l'accès concurrentiel pour les chemins de fer américains. On nous en a parlé dans d'autres villes aussi. Avez-vous des exemples précis sur la façon dont ces dispositions de la Loi sur les transports nationaux est utilisée pour aller à l'encontre des intérêts canadiens?

M. Bellefontaine: Le seul exemple que nous puissions citer et qui nous préoccupe, c'est celui de Conrail-CP. Si ces dispositions n'existaient pas je doute fort qu'il serait possible de procéder de la même façon. Je ne suis pas avocat et de devrais vérifier ce qu'il en est, mais rien n'est prévu à ce sujet dans la loi américaine et l'accès égal pour les transporteurs canadiens n'existe donc pas aux États-Unis.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Il va falloir qu'on aille acheter leurs chemins de fer pour que cela s'applique.

M. Bellefontaine: Ce serait une façon de procéder.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je me demande si l'on aurait recours à ces dispositions si elles existaient. Si nous forcions les Américains à modifier leur loi, croyez-vous que certaines connections seraient à notre avantage? Pourriez-vous nous donner des exemples?

M. Bellefontaine: Non je ne pourrais vous en donner. Il faudrait poser la question aux chemins de fer, peut-être au CN.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): La recommandation numéro 29 porte sur la loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Je voudrais bien une précision à ce propos. Vous estimez que nous ne devrions pas aller de l'avant avant que les Américains ne fassent de même. La commission recommande cependant que l'on procède à des changements dans la loi mais que ceux-ci n'entrent pas en vigueur avant que les Américains ne fassent de même.

M. Bellefontaine: Nous ne croyons pas que vous devriez procéder à cela maintenant. Pourquoi changer les choses? Le mieux est parfois l'ennemi du bien.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Crosby): Thank you, Mr. Angus.

Mr. Bellefontaine, if I may ask a few questions from the chair, one of the observations of the NTA Review Commission related to jurisdiction of ports' authorities—I think they used the term "overlapping jurisdiction". Without getting into the details of the concerns they expressed, what's your view on the current port structure in terms of the exercise of jurisdiction within a port such as the port of Halifax in relation to the powers that the local port corporation possesses, the requests and demands made upon the local port corporation? Do you think there's any need for a review of those powers and authorities?

Mr. Bellefontaine: I'm chairman of the American Association of Port Authorities at the present time, which is the western hemisphere of ports. The feedback we get from these people is that we have the best of both worlds. We have a federal system, which is somewhat unified, and yet we have a high degree of local autonomy that this works.

One quest we're trying to achieve is to get more autonomy at this level. We think the system works reasonably well. We have a banker in Ottawa who has said to us that if we have a viable project, they can also access external funds. So it works reasonably well there, but we would like to have more autonomy, more authority at the local level. I believe you're also hearing that from other ports.

• 1125

The Acting Chairman (Mr. Crosby): My own observation is that the more successful the local port corporation is, the more autonomy it acquires; but when things go wrong there's a tendency to go back to the parent body and lay the problems at the feet of Canada Ports Corporation. That's only a personal observation.

In your brief you mentioned the formation of a Port of Halifax Gateway Council, to include the parties that had special interest in the ports, including Canadian National. Does this resolve the jurisdictional problems? Does this allow you to get all the elements that form the port services group together, perhaps to the satisfaction of potential customers of the port?

Mr. Bellefontaine: I think it helps. Some of the customers are actually at the table, and we invite shippers in and so on. It provides for more local input into the decision making of the port system. As I said in my brief, we have labour there, and the railways, the terminal operators, and it's a good forum for discussing issues of importance to Halifax. These are not public meetings. We talk about what we're going to do to get this business. We're there to make a deal and to get on with the marketing, and it works well.

The Acting Chairman (Mr. Crosby): We've heard time and time again expressions of concern about inland transportation, particularly rail services. We all know that is a major problem for the port of Halifax. What alternatives exist? In the recommendations of the review commission there is reference to the trucking industry and arrangements that can be made, trucking versus railway services. Have you looked into this aspect of the review commission's recommendations? Do you have any information to offer on that point?

[Translation]

Le président suppléant (M. Crosby): Merci M. Angus.

Monsieur Bellefontaine, je vais poser quelques questions au nom du président. La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux parle notamment du chevauchement des compétences des administrations portuaires. Je crois que c'est le terme utilisé. Sans vouloir entrer dans les détails, je voudrais bien avoir votre avis sur l'exercice des compétences dans le cas d'un port comme celui de Halifax par rapport aux compétences d'une administration portuaire locale. Croyez-vous qu'il faudrait redéfinir ces compétences?

M. Bellefontaine: À l'heure actuelle, je suis président de l'American Association of Port Authorities qui s'occupe des ports de l'hémisphère occidental. D'après l'avis des membres de cette association nous gagnons sur deux tableaux. Nous avons un système fédéral assez unifié et pourtant nous jouissons d'un haut degré d'autonomie locale.

Nous essayons d'obtenir davantage d'autonomie à ce niveau. Nous estimons que le système fonctionne relativement bien. Un banquier d'Ottawa nous a dit que si nous avions des projets viables, il pourrait nous aider à obtenir des fonds de l'étranger. Tout fonctionne donc raisonnablement bien mais nous voudrions avoir davantage d'autonomie et de pouvoirs au niveau local. Si je ne me trompe, c'est ce que vous disent également les autres administrations portuaires.

Le président suppléant (M. Crosby): D'après ce que j'ai remarqué, mieux l'administration portuaire locale réussit, plus elle acquiert d'autonomie; cependant quand les choses vont mal, la tendance est de se replier sur la Société canadienne des ports et d'en demander de l'aide. Ce n'est là qu'une observation personnelle.

Dans votre mémoire, vous mentionnez la formation du Port of Halifax Gateway Council qui regrouperait les organismes s'intéressant particulièrement aux ports, y compris le Canadien national. Est-ce que cela permettrait de résoudre les problèmes de compétence? Est-ce que cela permettrait aux différents services portuaires de fonctionner de concert, sans doute à la satisfaction des clients éventuels?

M. Bellefontaine: Cela pourrait aider. Certains des client siègent à la table et nous invitons également les expéditeurs, etc. Cela permet une meilleure participation locale dans les prises de décisions du système portuaire. Comme je le dis dans mon mémoire, nous avons des représentants des syndicats, des chemins de fer, des exploitants de terminaux, ce qui permet d'avoir un groupe compétent lorsque nous discutons des questions importantes pour Halifax. Il ne s'agit toutefois pas de réunions publiques. Nous discutons de ce que nous pouvons faire pour attirer les affaires. Nous sommes là pour conclure des marchés, etc. et tout fonctionne bien.

Le président suppléant (M. Crosby): Nous entendons sans cesse les gens se plaindre des transports terrestres, particulièrement le ferroviaire. Nous savons que cela représente un problème d'envergure pour le port de Halifax. Quelles sont les autres possibilités? Dans les recommandations de la commission on parle du camionnage et des ententes qui pourraient être conclues, on parle des avantages du camionnage par rapport aux services ferroviaires. Avez-vous étudié cet aspect des recommandations de la commission? Avez-vous des renseignements à nous donner?

[Texte]

Mr. Bellefontaine: As we stated earlier, most of our business is inland, 900 to 1,000 miles and beyond. The local market represents about 20% to 25% of our business, so most of our market is not available by effective trucking. We must use rail to get to market with an efficient system. So the options aren't as great as a central Canadian port would have. We're very dependent on rail.

The Acting Chairman (Mr. Crosby): On the recommendations of the review commission that relate to subsidization and subsidies, one of the observations I've made over the years is that there's only one cash drawer in Ottawa. There's only one taxpayer and there's only one source of revenue. The current statistic is that the government is spending \$160 billion and taking in \$130 billion, so there's a \$30 billion deficit which is of concern to all.

Whatever kind of subsidy you talk about, whether it's a direct subsidy of the At and East kind or a taxation benefit that can be computed in loss of revenue dollars, it doesn't matter. I'd like to force people to comment on other priorities with respect to subsidization.

There's going to be a certain amount of subsidization to Nova Scotia and to the port facilities in Halifax and across the country. What do you see as the priorities in terms of application of federal revenues to the port situation? Do you think they should be used to enhance railway services or port facilities? What comment can you make on that?

Mr. Bellefontaine: Our port facilities are very well equipped. We refer to them as state of the art. We have large terminals and we have on-dock rail, which a lot of the U.S. ports do not have. We have deep water, so there's no dredging. We have all of the attributes like that.

What we need is some form of relief on the cost of movement of our cargo from our port inland and back, which is the rail mode. This is where we talk about the subsidy the St. Lawrence gets for ice-breaking and dredging. We feel it's not fair. If it's needed, fine, but we need some relief on the rail mode, which is what we're competing with.

The Acting Chairman (Mr. Crosby): I think that's relevant when you talk about something like the At and East, because all the At and East did was to direct a certain kind of cargo through east coast ports. While it benefited east coast ports, it wasn't relieving the problems that existed. Am I right in thinking that \$40 million in federal assistance was available, you would want to see it applied to the rail links?

• 1130

Mr. Bellefontaine: I think so, as long as it was passed back to the customer.

The Acting Chairman (Mr. Crosby): Okay. I don't know if our actual chairman has any questions. If not, I'll relinquish the chair to him and go on about my work.

[Traduction]

M. Bellefontaine: Comme nous l'avons déjà dit, la plupart de nos marchés se trouvent à 900 ou 1 000 milles à l'intérieur du Canada et même plus loin. Le marché local ne représente que 20 à 25 p. 100 de nos affaires et par conséquent nos activités commerciales ne peuvent, pour la plupart, se réaliser dans le contexte du camionnage. Nous avons besoin des chemins de fer pour avoir d'un service efficace. Nos options ne sont pas aussi larges que celles des ports du centre du Canada. Nous dépendons énormément des chemins de fer.

Le président suppléant (M. Crosby): En ce qui concerne les recommandations de la commission d'examen en matière de subventions, j'ai toujours vu au cours des années que l'on puisait toujours dans la même caisse à Ottawa. Il n'y a en effet qu'un seul contribuable et une seule source de revenu. D'après les chiffres actuels, le gouvernement dépense 160 milliards de dollars alors que ses recettes ne se chiffrent qu'à 130 milliards de dollars. Il y a donc un déficit à combler de 30 milliards de dollars, et cela préoccupe tout le monde.

Peu important les subventions dont vous parlez, qu'elles soient directes, du genre du tarif «à l'est de» ou des dégrèvements fiscaux et donc pertes de recettes, cela n'a pas d'importance. Je tiens à ce que l'on me parle des autres priorités en matière de subventions.

Il y aura de toute façon des subventions à la Nouvelle-Écosse et aux installations portuaires de Halifax et du reste du pays. À votre avis, quelles devraient être les priorités du gouvernement fédéral lorsqu'il décide de s'attaquer à la situation portuaire? Devrait-il utiliser les fonds pour améliorer les services ferroviaires ou les installations portuaires? Qu'en pensez-vous?

M. Bellefontaine: Les installations portuaires sont les plus modernes possibles. Les terminaux sont grands, les lignes de chemins de fer arrivent jusqu'aux quais, ce qui n'est pas le cas de beaucoup de ports américains, Halifax est un port en eau profonde, ce qui élimine la nécessité de dragage, bref, nous bénéficions de conditions particulièrement favorables.

Ce dont nous avons besoin, c'est de certains allègements des coûts de transport des marchandises vers l'intérieur du pays et en sens inverse par chemin de fer. C'est là où nous estimons que les subventions dont bénéficie la Voie maritime du Saint-Laurent pour brise-glaces et dragage ne sont pas justes. Si ces subventions sont nécessaires, très bien, mais nous estimons que nous avons besoin d'aide en matière de tarifs ferroviaires.

Le président suppléant (M. Crosby): J'estime que c'est très pertinent dans le contexte du tarif «à l'est de», un tel tarif bénéficiait aux ports de la côte est, mais ne permettait pas de régler les problèmes existants. Dois-je comprendre que si le gouvernement fédéral était disposé à vous offrir une aide de 40 millions de dollars, vous voudriez que celle-ci serve aux liaisons ferroviaires?

M. Bellefontaine: Je crois que oui, dans la mesure où le client y trouverait son avantage.

Le président suppléant (M. Crosby): Très bien. Je ne sais pas si notre président officiel a des questions à poser. Sinon, je lui cède le fauteuil et je reprends mes fonctions habituelles.

[Text]

The Chairman: Well, I guess that wraps up our questioning for the present witness. On behalf of the committee I want to thank you very much, and I want to echo Mr. MacDonald's words. At the onset we recognized that you had to reschedule some commitments. We certainly feel that it was very worthwhile from our perspective to have you with us this morning. Thank you for that.

Mr. Bellefontaine: It was a pleasure. Thank you.

The Chairman: Our next witnesses are from the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. We welcome this group, which includes Mr. Wade Elliot, director of marketing; Robert McGee, gateway program marketing officer; Cheryl Bidgood, research analyst; and Mr. Tom Trainor, vice-chairman.

We welcome you on behalf of the committee this morning. We understand that you also had to rearrange some activities, so we do appreciate that as well. We look forward to your submission. I understand that Mr. Elliot will be leading off for the commission, so I would invite you to begin your presentation.

Mr. Tom Trainor (Vice-Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman and other members of the standing committee. Our executive vice-president, Victor Bayne, sends his regrets and regards. He is out of the country on port of Halifax business, and it was almost physically impossible for him to get back to attend this hearing.

As you have stated, with me is Mr. Wade Elliot, director of marketing for the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, and Mr. Bob McGee, who is on a study that the Port of Halifax has recently embraced. It is called the Halifax Gateway Program, developed late in 1992, in which we undertook a new and additional responsibility, that of marketing and promoting the Halifax International Airport. This new responsibility, known as the Gateway Marketing Program, has as its objective the enhancement of commercial airline services at Halifax. The program is funded by the Canadian and Nova Scotia governments and is managed by the commission. Also with us is Cheryl Bidgood, the research analyst.

I would thank you again for hearing us, Mr. Chairman. I would now ask Mr. Elliot to continue with our remarks.

Mr. Wade Elliot (Director of Marketing, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): The Halifax-Dartmouth Port Development Commission was established by the Province of Nova Scotia and is supported by the province and surrounding municipalities of Halifax, Dartmouth, Bedford and Halifax County. The commission has an operating mandate to promote and develop business at the port and is concerned with all transportation modes, facilities and services involved in the movement of goods through the port.

[Translation]

Le président: Voilà qui termine l'interrogation de ce témoin. Au nom du comité, je tiens à vous remercier sincèrement et à reprendre les propos de M. MacDonald. Ce dernier a souligné tout à l'heure que vous aviez dû faire des modifications à votre agenda pour être ici aujourd'hui, et nous sommes certainement d'avis que votre présence ici aujourd'hui nous a été très utile. Nous vous en remercions.

M. Bellefontaine: C'est moi qui vous remercie.

Le président: Le groupe suivant est la Halifax-Dartmouth Port Development Commission. Nous souhaitons la bienvenue à ce groupe, qui comprend M. Wade Elliot, directeur de la commercialisation; M. Robert McGee, agent de commercialisation du programme dit de port d'entrée; M^{me} Cheryl Bidgood, analyste de la recherche; et M. Tom Trainor, vice-président.

Nous vous souhaitons la bienvenue ici aujourd'hui. Il paraît que vous avez dû, vous aussi, faire des modifications à votre agenda, et nous vous en savons gré. Nous tenons certes à entendre vos observations. Il semble que c'est M. Elliot qui prendra la parole au nom de la commission. Je vous invite donc à nous présenter votre exposé.

M. Tom Trainor (vice-président, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie aussi les autres membres du comité permanent. Notre vice-président exécutif, M. Victor Bayne, vous présente ses excuses. Il est actuellement en déplacement à l'étranger pour le compte du port de Halifax, et il lui était absolument impossible de revenir à temps pour la séance de ce matin.

Comme vous l'avez indiqué, je suis accompagné de M. Wade Elliot, directeur de la commercialisation, de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission, ainsi que de M. Bob McGee, qui travaille à une étude lancée récemment par le Port de Halifax. Il s'agit du programme mettant en vedette Halifax comme port d'entrée, qui a été mis au point à la fin de 1992, aux termes duquel nous avons assumé la responsabilité d'une nouvelle activité, celle de commercialiser et de promouvoir l'aéroport international de Halifax. Cette nouvelle activité, connue sous le nom de Gateway Marketing Program (Programme de commercialisation de Halifax comme port d'entrée), a pour but d'améliorer les services de transport aérien commercial à Halifax. Le programme est financé par le gouvernement canadien et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, et il est administré par la commission. Nous sommes en outre accompagnés aujourd'hui de M^{me} Cheryl Bidgood, analyste de la recherche.

Je vous remercie encore une fois, monsieur le président, d'avoir bien voulu accepter de nous entendre. J'invite maintenant M. Elliot à vous présenter notre exposé.

M. Wade Elliot (directeur de la Commercialisation, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): La Halifax-Dartmouth Port Development Commission a été créée par la province de la Nouvelle-Écosse et elle est financée par la province et par les municipalités limitrophes de Halifax, Dartmouth, Bedford et Halifax County. De par son mandat de promouvoir et d'élargir l'activité au port de Halifax, la commission s'intéresse à tous les modes de transport, ainsi qu'aux divers services et installations liés au transport des marchandises qui transitent par le port.

[Texte]

[Traduction]

• 1135

I'd like to spend a few moments and provide you with just a little background, some of which is reflective of what David had to say earlier and some of which maybe provides a new twist. Then I'll go directly into the recommendations.

The commission has been concerned with Canadian transport deregulation and has been actively involved with its development since before freedom to move. As you've heard, roughly 60% of container traffic moves by rail. Hence our concerns are especially strong in that area.

We've had quite a few significant changes in recent years in the container shipping industry and the services they offer. Of course, this has had a considerable impact upon the ports at which they call. Although there are certain things in this situation that are unique to Halifax, there are others that are common to other ports.

We experienced meteoric growth over the period 1984 to 1989 when container traffic at the port doubled and peaked at 3.9 million tonnes. At the same time this was happening, there was an expansion of liner services to North America, to some extent reflective of the improved economy. However, by 1990, Halifax container traffic was stagnant; by 1991, it slipped to 3 million tonnes, a decline of 21%; in 1992, there was a further 20% decline. This was obviously a very serious deterioration in our service.

There are many reasons that contributed to this. But I think there are a couple of key ones I want to make sure you're completely aware of. Obviously, the economic recession has had an impact on the demand for a lot of our services. But on the supply side—and this is a problem that continues to plague the industry—there's severe overcapacity and as a result depressed rates. The shipping lines have focused on building and maintaining market share and that probably hasn't assisted the situation.

Unable to raise freight rates, the carriers have looked for other ways to improve their bottom lines, primarily by lowering their costs through a variety of means: service rationalization, such as slot chartering and vessel-sharing agreements, and port rationalization. However, perhaps the most significant development regarding the port over that timeframe has been the development and growth of rail services from U.S. ports, that have really created new options to service Canada.

We've heard a bit about the double-stack train service from U.S. west coast ports. Of course, the CP purchase of the DNH to Toronto-Montreal from the ports of New York and Philadelphia has been a new element. Finally, you've also heard this morning about increased competition for Canadian traffic from U.S. ports through the use of targeted subsidies and other incentives.

Permettez-moi de prendre un moment pour vous donner quelques renseignements d'ordre général; certains feront suite à ce qu'a dit David tout à l'heure, tandis que d'autres pourront éclairer différemment la question qui nous intéresse. Je passerai ensuite directement aux recommandations.

La commission s'intéresse à la déréglementation des services de transport canadiens et s'occupe activement de ce dossier depuis avant même la publication du rapport *Aller sans entrave*. Comme on vous l'a dit, quelque 60 p. 100 du trafic conteneurisé est transporté par rail. D'où les préoccupations importantes que nous avons à cet égard.

Le secteur du transport maritime par conteneurs, de même que les services qu'il offre, ont connu plusieurs changements majeurs ces dernières années. Naturellement, ces changements ont eu un effet considérable sur les ports qu'il utilise. À cet égard, certaines réalités sont propres à Halifax, tandis que d'autres touchent aussi d'autres ports.

Ainsi, de 1984 à 1989, nous avons connu une croissance météorique, puisque le trafic conteneurisé au port a doublé, pour atteindre un sommet de 3,9 millions de tonnes. Au cours de cette période, le transport de grande ligne vers l'Amérique du Nord a pris de l'expansion, reflétant, dans une certaine mesure, l'amélioration de la situation économique. Cependant, dès 1990, le trafic conteneurisé à Halifax était devenu stagnant et, en 1991, il avait baissé de 21 p. 100, pour se situer à 3 millions de tonnes. En 1992, il a connu une nouvelle baisse de 20 p. 100. Bien sûr, la demande des services que nous offrons s'en est durement ressentie.

De nombreuses raisons expliquent cette baisse de la demande, mais je tiens à signaler tout particulièrement à votre attention un certain nombre de facteurs clés. La récession économique a, bien sûr, entraîné une baisse de la demande pour beaucoup de nos services, mais, du côté de l'offre, il existe une énorme surcapacité—et il s'agit là d'un problème qui continue à toucher durement le secteur—qui se traduit par des prix anémiques. Les lignes maritimes se sont, pour leur part, employées à se tailler une part du marché et à maintenir l'acquis, ce qui n'a sans doute pas amélioré les choses.

Incapables de majorer leurs prix, les transporteurs ont cherché d'autres moyens d'améliorer leur situation financière; ils ont notamment cherché à abaisser leurs coûts par divers moyens: rationalisation des services, grâce, par exemple, aux contrats d'affrètement de créneaux et aux ententes sur le partage des navires, et rationalisation des installations portuaires. Cependant, ce qui s'est produit de plus important pour l'avenir du port au cours de cette période, c'est peut-être l'évolution et la croissance de services ferroviaires à partir de ports américains, ce qui a vraiment créé de nouvelles possibilités pour desservir le Canada.

Nous avons entendu un peu parler du service de train à deux niveaux à partir de ports de la côte ouest américaine. Bien sûr, l'achat, par le CP, du DNH qui relie les ports de New York et Philadelphie au corridor Toronto-Montréal a été un nouvel élément. Enfin, vous avez également entendu parler ce matin de l'intensification de la concurrence à l'égard du trafic canadien de la part des ports américains qui bénéficient de subventions ciblées et d'autres incitatifs.

[Text]

In recent months container traffic has started to show some improvement. However, the intensely competitive environment continues to accelerate, especially competition from American ports. So it's obvious the competitive position of the port will depend primarily on the competitiveness of its inland rail connection. It's primarily in this context we offer our views on the review commission's report.

As Mr. Trainor mentioned, for the first time we'd like to present our views on issues affecting the air mode. In the fall of 1992, we began the Halifax International Airport Gateway Marketing Program with the objective of developing marketing promotional strategies to improve upon commercial airline service at the airport. So I'd like to run through some of the key recommendations.

We have comments and views on a total of 31 of the recommendations in the report. However, there are some perhaps that are going to require a little more detailed explanation. So rather than simply touch on every one, I'm just going to key in on the most significant if that's okay. I'd be prepared to field questions, if you have any, on any of the other recommendations as well.

Regarding plant rationalization, recommendation 8 on page 6, and then our response, on page 7, we generally support the recommendations respecting abandonment of lines. They'll put Canada's commercial carriers on a more equal footing with their U.S. counterparts in terms of the ability to streamline operations. The ability to shed non-commercially viable lines will reduce costs and increase the efficiency of the carrier's overall operations. In turn, this will benefit the customers on the remainder of the system through improved services and rates. We see potential for improved service and rates for shippers on the lines CN and CP cannot sustain under the current system. Paragraphs 8.(c) and 8.(d) in particular, with regard to flexibility of outcomes and procedures, will help devise more sustainable solutions in terms of shippers' needs.

• 1140

We have some concerns with regard to subparagraph 8.(f)(i) and the change in the timeframe. If the intention is to limit to 15 days the period in which submissions will be accepted, we feel this is probably insufficient time for all interested parties to prepare and submit offers to purchase, especially given the cost involved in developing the proposals. It might not be reasonable to expect interested parties to commit before the NTA has ruled on the question of public interest.

Finally, in conjunction with the streamlined abandonment process put forward in recommendation 8, we would also like to see provisions added for the recognition and preservation of an essential rail network.

We support recommendation 9 that the rationalization of the prairie branch-line structure not be delayed. This must allow rail carriers the flexibility to streamline their operations in the interest of improving the efficiency and overall rates on the

[Translation]

Ces derniers mois, le trafic conteneurisé a commencé à reprendre quelque peu. Cependant, la concurrence intense continue à s'accroître, notamment de la part des ports américains. Il est donc évident que la compétitivité du port sera surtout fonction de la compétitivité de ses connections ferroviaires pour le transport intérieur. C'est surtout dans ce contexte que nous vous présentons nos observations sur le rapport de la commission d'examen.

Comme l'a indiqué M. Trainor, nous nous prononcerons pour la première fois sur des questions touchant le transport aérien. À l'automne 1992, nous avons lancé le programme de commercialisation de l'aéroport international d'Halifax comme porte d'entrée; l'objectif était de mettre au point des stratégies de promotion et de commercialisation destinées à améliorer le service de transport aérien commercial à l'aéroport. Je passerai maintenant en revue certaines des recommandations clés.

Nous avons des observations à faire sur 31 des recommandations du rapport, mais comme il sera peut-être nécessaire d'entrer un peu plus dans le détail pour certaines, si vous le permettez, je concentrerai mon attention sur les plus importantes et je répondrai aux questions que vous pourriez avoir à propos des autres.

En ce qui concerne la rationalisation des réseaux—vous trouverez le texte de la recommandation 8 page 6 de notre mémoire et nos observations, à la page 7—nous appuyons dans l'ensemble les mesures proposées relativement à l'abandon des lignes ferroviaires. Ces mesures qui permettront aux transporteurs commerciaux du Canada de rationaliser leurs opérations, les mettront davantage sur un pied d'égalité avec les transporteurs américains. Ils pourront ainsi abandonner les lignes non rentables et, par conséquent, réduire les coûts et accroître l'efficacité de l'ensemble de leurs opérations. Les clients des autres lignes du réseau recevront ainsi un meilleur service à un meilleur prix. Nous considérons, par ailleurs, que les expéditeurs qui empruntent actuellement les lignes non viables du CN et du CP pourraient bénéficier d'une amélioration du service ainsi que des prix. Ainsi, les alinéas 8.c) et d), concernant la flexibilité de l'usage ultérieur et les procédures, permettront de mettre au point des solutions plus durables pour répondre aux besoins des expéditeurs.

Le sous-alinéa 8.f)(i) nous cause toutefois des inquiétudes du fait qu'il raccourcit le délai imparti. Si l'intention est de limiter à 15 jours le délai pendant lequel les offres d'achat seront acceptées, nous estimons que cela est sans doute trop court pour permettre à toutes les parties intéressées de rédiger une offre d'achat et de la soumettre, surtout quand on pense aux dépenses qu'entraîne l'élaboration d'une proposition. Il n'est peut-être pas raisonnable de s'attendre à ce que les parties intéressées prennent quelque engagement que ce soit avant que l'ONT ne se soit prononcée sur la question de l'utilité publique.

Enfin, il faudrait que des dispositions reconnaissant la nécessité de préserver un réseau ferroviaire essentiel et prévoyant les moyens pour ce faire viennent s'ajouter à la recommandation 8, qui traite de la rationalisation par l'abandon de lignes ferroviaires.

Nous approuvons la recommandation 9, selon laquelle la rationalisation de la structure d'embranchement des Prairies ne doit pas être retardée. Les transporteurs ferroviaires doivent avoir la flexibilité voulue pour rationaliser leurs opérations, afin

[Texte]

commercially viable segments. Obviously CN North America, a nation-wide carrier, would be impacted by this. Certainly in the Atlantic region we've seen the result of taking our fair share of abandonment. For CN to improve its situation, we think it's going to have to address some of these frozen lines.

Recommendation 11 on page 10 concerns joint track usage. We support this recommendation as a viable means for CN and CP to maintain service levels while generating economies of operation. Improved rates for service levels would result from the inherent cost savings. We support the NTA review commission's recommendation that the government encourage CN and CP in their joint-planned usage initiatives; however, we have some concerns that this is going to be done through legislation.

On the common-user rail plant, the port commission has long proposed that serious consideration be given to this concept. We were very heartened to see it in the recommendations. As a result, we thoroughly support the recommendation that the minister commission a comprehensive study of the feasibility of separating railway operations from the ownership and maintenance of the rail plant.

Since *Freedom to Move*, the port commission's principal concern with railway regulation has been its impact on monopoly service to a captive market. None of the competitive access provisions of the act have addressed our concerns in this regard by encouraging intermodal rail competition at the port. The common-user rail plant concept finally offers a possible solution and should be investigated further.

We would like to pose a few questions that probably would need special attention in the proposed study. For instance, will the government or private enterprise own or operate the plant? Will the infrastructure be owned and operated on a common-user principle? What, if any, would be the access provisions for American carriers? Would there be any reciprocal access provisions in the United States for Canadian rail carriers?

We would like to emphasize that under no circumstances should the common-user rail plant concept be permitted to be used to divert Canadian traffic over U.S. ports. Certainly a cost-benefit analysis would need to be done.

There are also some issues with regard to fragmentation. Because Sweden, Britain and the EEC are now in the developing stages of implementing a common-user approach to rail transport, we propose that perhaps their learning curve might offer some suggestions to us as to where we are headed with this.

[Traduction]

d'accroître l'efficacité des embranchements commercialement viables et d'améliorer les prix pour l'ensemble du réseau. Les décisions en ce sens ne manqueraient pas de se répercuter sur CN Amérique du Nord, transporteur à l'échelle nationale. Dans l'Atlantique, nous avons certainement eu notre part de lignes abandonnées, et nous en avons subi les conséquences. Pour que le CN puisse améliorer sa situation, il devra, à notre avis, se pencher sur l'avenir de certaines de ces lignes gelées.

La recommandation 11, que vous retrouvez à la page 10 de notre texte, concerne la mise en commun des rails. Nous appuyons cette recommandation, qui nous paraît être une solution viable pour permettre au CN et au CP de maintenir le niveau de service, tout en coupant dans ses dépenses de fonctionnement. Les économies qui découleraient forcément de la mise en commun des rails se traduiraient par une amélioration du niveau de service. Nous approuvons la recommandation de la commission d'examen de la LTN qui vise à ce que le gouvernement encourage CN et CP dans leurs efforts de mise en commun des voies; nous craignons toutefois que le gouvernement ait recours à la voie législative pour ce faire.

En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers, la commission du port d'Halifax préconise depuis longtemps que l'on envisage sérieusement cette possibilité. Nous nous réjouissons de voir que c'est là une des recommandations de la commission. Par conséquent, nous approuvons entièrement la recommandation selon laquelle le ministre devrait faire faire une étude exhaustive de la séparation des activités de transport et de la propriété et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Depuis le rapport *Aller sans entrave*, la principale crainte de la commission du port d'Halifax relativement à la déréglementation du transport ferroviaire est l'incidence sur un marché captif d'un service monopolistique. Cette crainte n'est aucunement atténuée par les dispositions de la loi en matière d'accès concurrentiel, puisque celle-ci n'encourage pas une concurrence ferroviaire intermodale au port. L'idée d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers constitue enfin une solution possible, qui mérite d'être approfondie.

Nous voulons poser un certain nombre de questions auxquelles il faudrait sans doute accorder une attention spéciale dans l'étude proposée. Par exemple, qui, du gouvernement ou du secteur privé, détendra la propriété de l'infrastructure et en assurera l'exploitation? La propriété et l'exploitation de l'infrastructure reposeront-elles sur le principe de l'usage commun? Quelles seraient, le cas échéant, les modalités d'accès pour les transporteurs américains? Y aurait-il des dispositions réciproques en matière d'accès pour les transporteurs ferroviaires canadiens aux États-Unis?

Nous voulons bien insister sur le fait que l'idée d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers ne devrait, en aucun cas, servir à détourner le trafic canadien vers les ports américains. Chose certaine, il faudrait effectuer une analyse coût-avantages.

Il se pose également certaines questions relativement à la fragmentation des services. Étant donné que la mise en oeuvre d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers est en voie d'élaboration en Suède, en Grande-Bretagne et dans la CEE, nous estimons que nous pourrions peut-être en tirer des renseignements pour nous guider dans notre cheminement.

[Text]

Further on the common-user rail plant, recommendation 13, in light of the rationalization of track by CN and CP, eastern Canada may well be suited for such a pilot project. We believe the feasibility study as proposed in recommendation 12 should assist us in assessing the merits of the proposed pilot project for this region.

On recommendation 14, intermodal transport, we certainly support the inclusion of intermodalism in the transport policy. I think it was noticeable by its absence in the past. That's a long overdue correction.

• 1145

We believe recommendation 16 regarding the definition of "Canadian" does not contain a reference to managerial control, which is often not directly proportional to the percentage of voting interest. There is also the question of whether Canada, by changing its regulations on ownership and control, would violate the ownership and control definitions of our international bilateral air partners' agreements. Canada's definition should be compatible with that of our treaty partners.

With regard to foreign carrier cabotage, as addressed in right of establishment, recommendation 17, we believe the intended objectives of the review commission are really not clear. We have some question as to whether or not recommendations 16 and 17 could be mutually exclusive. We also question the validity of recommendation 17 in terms of international bilateral treaties for the air industry.

International treaties are balanced in terms of opportunities and benefits and if Canada is to implement recommendation 17 it would be giving away valuable traffic rights. The question becomes one of what Canada would be getting in exchange.

It might be that Canada might receive a greater diversity of air services and more selection in terms of carriers. But in accordance with international treaties, there would not be a decrease in rates, as fifth and sixth freedom carriers—and presumably cabotage carriers—cannot be price leaders and therefore they cannot compete with domestic carriers by undercutting our prices.

We could not support the granting of traffic rights within Canada to foreign carriers or the permitting of foreign carriers to establish operations within Canada without reciprocal rights being given to Canadian carriers.

Moving along to page 14 and recommendation 21, entitled "Freedom of Entry-Slot Allocation", the allocation and disallocation of slots has now become one of the most important regulators of airline commercial activity in the industry. Slot allocation is integral to the success of any carrier and is often the carrier's most valuable asset. Therefore, a great deal of thought must go into the development of any new procedures, particularly for congested airports.

[Translation]

Toujours en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers, l'Est du Canada est peut-être la région toute désignée pour la mise sur pied d'un projet pilote de rationalisation des voies du CN et de CP, comme il est proposé à la recommandation 13. Nous considérons que l'étude de faisabilité proposée à la recommandation 12 devrait nous aider à évaluer les mérites du projet pilote proposé pour cette région.

Pour ce qui est de la recommandation 14, relative au transport intermodal, nous appuyons sans contredit l'inclusion de l'intermodalisme dans la politique des transports. Il s'agit, à notre avis, d'une lacune flagrante qu'il est temps de corriger.

Nous estimons que la recommandation 16, concernant la définition de «canadien», ne vise pas le contrôle effectif, qui, bien souvent, n'est pas en proportion directe du pourcentage d'actions assorties de droit de vote. Il y a également la question de savoir si la modification des règlements canadiens sur le contrôle et la propriété irait à l'encontre des ententes bilatérales que nous ayons conclues avec des partenaires étrangers pour le transport aérien. La définition adoptée par le Canada devrait être compatible avec celle de nos partenaires.

Sur la question des droits de cabotage des transporteurs étrangers, c'est-à-dire les droits d'établissement proposés à la recommandation 17, nous sommes d'avis que les objectifs visés par la commission d'examen ne sont vraiment pas clairs. Nous nous demandons même si les recommandations 16 et 17 ne s'excluraient pas l'une l'autre. Nous contestons, par ailleurs, la validité de la recommandation 17, pour ce qui est des accords bilatéraux internationaux dans le domaine du transport aérien.

Les accords internationaux équilibrent possibilités et avantages, et le Canada, s'il décidait de mettre en oeuvre la recommandation 17, se trouverait à renoncer à de précieux droits de circulation. La question serait alors de savoir ce que le Canada obtiendrait en échange.

Il se peut bien qu'il en retirerait un plus grand choix de services de transport aérien et de transporteurs. Les traités internationaux interdisent toutefois aux transporteurs appliquant les droits de la cinquième et de la sixième liberté—et, selon toute vraisemblance, aux transporteurs faisant le cabotage—de jouer un rôle dominant dans l'établissement des prix, de sorte qu'ils ne pourraient pas pratiquer des prix inférieurs à ceux de nos transporteurs canadiens et qu'il ne s'ensuivrait pas de diminution des prix.

Nous ne pourrions pas accepter que des licences de circulation au Canada soient attribuées à des transporteurs étrangers, ni que ces derniers puissent s'établir au Canada, en l'absence de droits réciproques accordés aux transporteurs canadiens.

Si nous passons maintenant à la page 14 et à la recommandation 21, intitulée «La liberté d'entrée/l'attribution de créneaux», le pouvoir d'attribuer et de retirer des créneaux est devenu un des facteurs les plus déterminants de la réglementation de l'activité commerciale aérienne dans le secteur des transports. Pour réussir, les transporteurs doivent se voir attribuer des créneaux, lesquels deviennent souvent leur atout le plus précieux. Par conséquent, il faut agir avec la plus grande circonspection dans l'élaboration de nouveaux mécanismes à cet égard, notamment en ce qui concerne les aéroports congestionnés.

[Texte]

On recommendation 23, entitled "Designations and Charters", we believe the provisions regarding the contracting and administration by the NTA are not as restrictive for Canadian charter operations as the aeronautical authorities of other countries. This is because of problems such as differing definitions of charter operation and protectionist policies.

Canadians operating charters internationally must satisfy the foreign contracting and administration regulatory requirements, regardless of the changes implemented by the NTA. We see the inclusion of provisions for charter operations in all bilateral agreements as a greater aid for this sector of the Canadian air industry.

Switching modes, we go back to rail again for a second, for recommendation 16, entitled "Competitive Line Rates". We certainly support the retention of CLRs and the proposed modifications, with of course the exception of the proposed amendment to subclause 135.(3).

The port commission actively sought the inclusion of this particular Canadian port requirement in subclause 135.(3) as a means of securing the CLR provision of the act, which serves its intended goal of safeguarding Canadian captive shippers, while preventing American rail carriers from using the same provisions to divert Canadian cargoes. In this regard, the CLR provision has been effective, although not successful in attracting intermodal competition to the port.

As you've heard, Canadian import-export container traffic has the greatest economic impact on the port and it's critical to the viability of CN's rail line east of Montreal. Unfortunately, this traffic is also the most susceptible to diversion from competing U.S. ports and rail carriers. Other competitive access provisions of the 1987 NTA, such as running rights and interswitching, do not contain the protection of Canadian ports and as a result have been used by American rail carriers to divert Canadian rail traffic over to American ports.

Corresponding competitive access provisions do not exist in the United States. That might encourage the diversion of U.S. traffic over Canadian ports. Therefore, it's our view that competitive access provisions should not be allowed for U.S. railways competing among Canadian railways for Canadian import-export traffic.

On compensatory rates, we fully support recommendation 28, regarding abolition of compensatory rates. It certainly doesn't apply to other modes, nor are American rail carriers subject to similar legislation. The compensatory rate provision is a restrictive regulation that originated when trade in Canada was predominantly east-west and rail was the dominant mode. These conditions no longer apply.

[Traduction]

En ce qui concerne la recommandation 23, intitulée «Les désignations et les services nolisés», nous sommes d'avis que les dispositions qu'applique l'ONT, relativement à la passation de contrats et au processus administratif, ne sont pas aussi restrictives à l'égard des services nolisés canadiens que les textes réglementaires afférents d'autres pays. Le problème tient notamment aux différences dans la façon de définir les services nolisés et à des politiques protectionnistes.

Les Canadiens qui exploitent des services nolisés dans d'autres pays doivent satisfaire à leurs exigences réglementaires en ce qui concerne la passation de contrats et les processus administratifs, peu importe les modifications qui pourraient être mises en oeuvre par l'ONT. Selon nous, il serait plus utile, pour ce secteur du transport aérien canadien, de faire en sorte d'inclure, dans tous les accords bilatéraux, des dispositions relatives aux services nolisés.

Revenons brièvement maintenant au transport ferroviaire et à la recommandation 16, intitulée «Prix de ligne concurrentiels». Nous appuyons sans contredit le maintien des PLC et les modifications proposées, à l'exception, bien sûr, de la modification qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 135.(3).

La Commission du port d'Halifax a lutté pour obtenir l'inclusion de cette exigence relative aux ports canadiens au paragraphe 135.(3), afin de consolider la disposition de la loi relative aux PLC qui répond bien à son objectif de protéger les expéditeurs canadiens captifs, tout en empêchant les transporteurs ferroviaires américains de l'invoquer pour détourner fins les cargos canadiens. La disposition relative au PLC a permis d'atteindre cet objectif, sans toutefois attirer la concurrence intermodale au port.

Comme vous l'avez entendu dire, le trafic conteneurisé canadien d'import-export est celui qui a le plus de retombées économiques pour le port et qui est essentiel à la viabilité de la ligne ferroviaire du CN à l'est de Montréal. Malheureusement, ce trafic est également celui qui est le plus susceptible d'être détourné à leur profit par les ports et les transporteurs ferroviaires américains. Les autres dispositions de la LTN de 1987 en matière d'accès concurrentiel, comme celle relative aux droits de circulation et à l'interconnexion, ne prévoient pas de protection semblable pour les ports canadiens et, par conséquent, elles ont été invoquées par les transporteurs ferroviaires américains pour détourner le trafic ferroviaire canadien vers les ports américains.

Il n'existe pas de disposition analogue en matière d'accès concurrentiel aux États-Unis qui pourrait favoriser le détournement du trafic américain vers des ports canadiens. Nous estimons, par conséquent, que les transporteurs ferroviaires américains qui font concurrence aux transporteurs ferroviaires canadiens pour l'obtention du trafic canadien d'import-export ne devraient pas bénéficier de dispositions en matière d'accès concurrentiel.

Au chapitre des prix compensatoires, nous approuvons entièrement la recommandation 28, visant à abolir les dispositions à cet égard. Ces dispositions ne s'appliquent qu'au transport ferroviaire et il n'existe pas de loi analogue aux États-Unis. Il s'agit de dispositions restrictives qui ont été adoptées à une époque où le commerce au Canada se faisait surtout entre l'Est et l'Ouest et où le transport était principalement assuré par les chemins de fer. Cette époque est maintenant révolue.

[Text]

A compensatory rate is particularly restrictive to import-export container traffic moving via Canadian ports. This traffic is particular vulnerable to diversion to U.S. routings. As a result of the economic impact it's important that CN have the flexibility to effectively compete on rates.

• 1150

Moving on to recommendation 31, we support the recommendation to permit shipping conferences to contract for and quote through freight rates for pre-carriage or onward land carriage. We think this is a good step toward encouraging Canadian shipping conference members to add or expand Canadian port calls. We also see this as being beneficial for Canadian shippers.

With regard to regional development, we have some concern with regard to excluding reference to regional development in section 3. Given the direct relationship between the availability and quality of transport infrastructure and the region's potential for economic development, we believe regional development should be expressed in the policy. This may not be so important to central Canada, where you have a larger geographically concentrated market and perhaps a more sophisticated network, but is to the Atlantic, and in particular to shippers in this region, where the population is small and dispersed and the economy is dependent on export markets and ultimately on the infrastructure.

With regard to subsidies, recommendation 34, we believe the Western Grain Transportation Act should be eliminated in the context of this review. This subsidy has been shown to cause major distortions in the routing of international grain movements. Abolition of the At and East but retention of the WGTA has created even more distortions, so that now it's cheaper to export grain to Africa and the Middle East from Canadian west coast ports than from Canadian east coast ports.

It's caused problems in terms of excess capacity at central and eastern ports in Canada, and is threatening the viability of the grain elevator in Halifax, the only operational grain elevator in the region. Meanwhile, our counterparts on the west coast are experiencing problems because of insufficient capacity to handle the demand, and are looking to expand their facilities.

With respect to an assessment of other transportation subsidies, we agree that those that cannot be justified or are inefficient should not be maintained. However, it's important that the review process be fair and avoid inequitable impact on specific regions, and that adequate information on subsidy impacts be available as part of the review.

With regard to recommendation 35, we support the recommendation on the grounds that it will help reduce the mode and/or route inequalities that have resulted from subsidies such as the WGTA.

[Translation]

L'effet restrictif de ces dispositions touche surtout le trafic conteneurisé d'import-export qui transite par les ports canadiens. Ce trafic est particulièrement susceptible d'être détourné au profit des Américains. À cause des répercussions économiques qui en découlent, il est important que CN puisse pratiquer des prix vraiment concurrentiels.

Pour ce qui est maintenant de la recommandation 31, nous approuvons cette recommandation visant à autoriser les conférences maritimes à passer des contrats et à proposer des tarifs de fret d'entier parcours multimodal. Selon nous, cette mesure aura pour effet d'encourager les membres des conférences maritimes canadiennes à jeter l'ancre dans un plus grand nombre de ports canadiens ou à fréquenter davantage les ports où ils mouillent déjà. Elle ne manquera pas, par ailleurs, de procurer des avantages aux expéditeurs canadiens.

Au chapitre du développement régional, la proposition visant à retirer de l'article 3 la mention du développement régional nous cause une certaine inquiétude. Étant donné le rapport direct entre, d'une part, l'offre et la qualité des services de transport et, d'autre part, le potentiel de développement économique de la région, nous considérons que la politique des transports devrait faire mention du développement régional. L'inclusion de cette mention n'est peut-être pas tellement importante pour les provinces du centre, qui ont un marché plus concentré sur le plan géographique et où le réseau est peut-être plus perfectionné, mais elle l'est pour l'Atlantique, et plus particulièrement pour les expéditeurs de cette région où la population est peu nombreuse et clairsemée et où l'économie est tributaire des marchés d'exportation et, au bout du compte, de l'infrastructure.

En ce qui concerne les subventions, dont il est question à la recommandation 34, nous considérons que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait être supprimée dans le cadre de cet examen. Il a été démontré que cette subvention est la cause de gauchissements importants dans le mouvement du grain destiné au marché international. Ces gauchissements se sont accentués du fait que le tarif de l'Est a été aboli, alors que la LTGO a été maintenue, de sorte qu'il en coûte maintenant moins cher d'exporter du grain aux pays d'Afrique et du Proche-Orient à partir des ports de la côte ouest canadienne qu'à partir de ceux de la côte est.

Les problèmes sont nombreux dans les ports du Centre et de l'Est du Canada, la demande est inférieure à la capacité, et la viabilité de l'unique silo d'Halifax, le seul silo qui soit toujours en exploitation dans la région, est compromise. Pendant ce temps, nos homologues de la côte ouest sont aux prises avec une capacité insuffisante et cherchent à élargir leurs installations.

Nous sommes d'accord pour dire que, dans le cadre d'une évaluation de l'ensemble des subventions accordées aux titres du transport, celles qui ne peuvent pas être justifiées ou qui sont inefficaces ne devraient pas être maintenues. Il est toutefois important que le processus d'examen soit équitable et que l'on évite de toucher trop durement des régions en particulier; aussi, l'examen devrait se faire en fonction d'informations pertinentes sur les conséquences des subventions.

La recommandation 35 obtient notre appui parce qu'elle contribuera à réduire les inégalités entre les modes et les voies de transport qui sont dues à des subventions comme celles qui sont accordées en vertu de la LTGO.

[Texte]

On recommendation 36, the establishment of permanent consultative bodies regarding "user pay, user say", we fully support this. We've long been advocates of cost recovery as an important component of deregulation. If true market forces and competition exists, then as the act states, each mode of transportation should bear a fair proportion of the costs of the services provided.

Like transportation subsidies, the lack of cost-recovery for ice-breaking violates the natural market forces and distorts the playing field between regions and modes. Since 1964 the St. Lawrence River has been opened year-round to commercial shipping, with the cost of ice-breaking being absorbed through the Canadian Coast Guard budget. In the 1991-92 season ice-breaking costs in the St. Lawrence were in excess of \$33 million, of which \$17.6 million went for monitoring ice conditions and breaking paths for commercial shipping through the gulf, \$8.9 million for escorting ships in the river, and \$6.8 million of this total was for flood control.

With the severe ice conditions of February and March the costs will be substantially higher in 1993, yet none of these costs are being recovered from the principal beneficiaries, the river ports. Such subsidies are no longer sustainable given the increasing federal deficit, the decreasing Coast Guard budget and increasing demands from foreign shipowners and their agents for improvements in ice-breaking capability in St. Lawrence River. The implementation of cost recovery would address the concerns of all these groups by reducing the burden on the taxpayer, allowing the Coast Guard to capture some of its costs for ice-breaking, and giving users more say in ice-breaking services that they are contributing to financially. Cost recovery would also put the Port of Halifax on a more level playing field with the Port of Montreal by providing a true cost comparison between the all-water mode offered by Montreal, versus the inland rail costs from Halifax.

With regard to recommendation 37, that the federal government develop mechanisms to attract private capital financing, we support this recommendation. We believe the mounting deficit and debt loads carried by all levels of government in Canada has restricted the ability of our transportation infrastructure to adapt with the speed and capital required to compete in the global market. The ability to attract private sector investment would reduce the demand for public funding, and lead to the development of more creative and ambitious projects being delivered in a more timely and efficient manner.

[Traduction]

Nous approuvons entièrement aussi la recommandation 36, visant la création d'organismes consultatifs permanents sur le principe «usager payant-usager participant». Nous préconisons depuis longtemps le recouvrement des coûts comme élément essentiel de la déréglementation. Dans la mesure où on laisse libre cours aux forces du marché et à la concurrence, chaque mode de transport devrait, comme l'indique la loi, assumer sa juste part des coûts liés aux services fournis.

Tout comme les subventions aux transports, le fait que l'on ne recouvre pas le coût des activités dans le cas des brise-glaces va à l'encontre des forces du marché et déforme les règles du jeu entre les différentes régions et les différents modes de transport. Depuis 1964, le fleuve St-Laurent est ouvert aux transporteurs maritimes à longueur d'année, les dépenses engagées à cette fin étant imputées au budget de la Garde côtière canadienne. Pendant la saison 1991-1992, 33 millions de dollars ont été dépensés à cette fin, dont 17,6 millions pour surveiller l'état des glaces et ouvrir des passages dans le golfe à l'intention des transporteurs maritimes, 8,9 millions pour escorter les navires lors de leur passage dans le fleuve et 6,8 millions pour limiter les inondations.

Étant donné les conditions climatiques sévères qui ont prévalu en février et en mars, les sommes engagées à cette fin seront plus élevées pour 1993; pourtant, les principaux bénéficiaires, c'est-à-dire les ports situés en bordure du fleuve, ne contribuent aucunement à ces dépenses. Nous n'avons plus les moyens d'accorder pareilles subventions étant donné le déficit fédéral croissant, le budget décroissant de la Garde côtière et la demande toujours plus forte de la part des propriétaires de navires étrangers et de leurs agents, qui exigent des améliorations à l'infrastructure servant à briser les glaces du fleuve St-Laurent. L'application du principe du recouvrement des coûts permettrait de répondre aux préoccupations de tous ces groupes, puisque le fardeau du contribuable se trouverait allégé, que la Garde côtière serait autorisée à recouvrer certaines des dépenses engagées pour briser les glaces et que les usagers auraient davantage leur mot à dire sur la fourniture de services qu'ils contribueraient à financer. L'application de ce principe ferait également en sorte que les règles du jeu seraient plus équitables pour le port d'Halifax, par rapport au port de Montréal, puisqu'on serait alors en mesure de comparer le coût réel du transport par eau jusqu'à Montréal et du transport ferroviaire à partir d'Halifax.

Nous appuyons la recommandation 37, qui exhorte le gouvernement fédéral à se doter de mécanismes visant à attirer les investissements d'immobilisation du secteur privé. À notre avis, le déficit et l'endettement croissant de tous les paliers de gouvernement au Canada nous privent d'une infrastructure de transport capable de s'adapter avec la vitesse et les capitaux voulus pour faire concurrence sur le marché mondial. Si l'on réussissait à attirer des investissements du secteur privé, la demande de fonds publics serait réduite d'autant et des projets plus créatifs et plus ambitieux pourraient être réalisés de façon plus efficace et plus opportune.

[Text]

[Translation]

• 1155

Two examples where the ability to attract private capital participation would have been very useful to the port were the implementation of the double stack train service and the development of intermodal terminal. Both of these projects were viewed by the province, the port and the shippers as essential improvements for maintaining Halifax's competitive position for container traffic. CN recognized the need for these projects but because of capital demands for more competitive areas did not deem them priorities.

Without the Province of Nova Scotia's support, CN would not have been able to implement double stack in 1991 and the port and CN would undoubtedly have suffered further traffic losses. The intermodal terminal was also delayed as a result of CN's inability to finance the project. Again, the province lent its financial support and the terminal will be finally operational in the fall of 1993—a little correction on that.

With regard to recommendation 38, concerning taxation structures, we certainly support this recommendation. Of particular concern to us is the tax advantage enjoyed by U.S. rail carriers. Numerous studies have pointed to the imbalances between the Canadian and U.S. jurisdictions, in particular income tax, fuel tax and sales taxes, as compared to their U.S. counterparts.

Due to the importance of Canadian import-export container traffic on the viability of Canadian ports and the fact this traffic is highly susceptible to diversion, it is essential tax and regulatory relief be provided to Canadian railroads to put them on an equal footing with American rail carriers for this traffic.

In this particular area, the port commission has been particularly active. In 1990 we prepared a report entitled "Diversion of Canada's Overseas Trade Over U.S. Ports: Countering the Threat". We received quite a bit of industry-wide support for the recommendations in the report. We'd like to propose, in implementing recommendation 38, consideration be given to a couple of the key recommendations put forward in that report.

Firstly, a tax credit system should be devised and applied to all import-export container traffic moving over Canadian ports and Canadian railways. It's for the traffic that competes with U.S. routings and it should apply at least until such time as the Canadian rail tax disadvantage is eliminated.

Secondly, depreciation rates and railway equipment and infrastructure must be increased to be brought into line with those prevailing for railways in the U.S. Alternatively, these rates could be pro-rated for the portion applying to import-export container traffic only.

The observations regarding the Canadian port system put forward by the NTA Review Commission in volume two warrant further consideration. The existing advantages of American ports to levy taxes on their port communities, as well as borrow funds commercially and issue bonds, could possibly be addressed through recommendation 38 by the extension of this recommendation to ensure all levels of government adopt policies to ensure taxation structures and rates do not adversely

Les projets de service de trains à deux niveaux et de construction d'une gare inter-modale sont deux exemples typiques de cette participation éventuelle de capitaux privés qui aurait été très salubre pour le port. Ces deux projets étaient considérés par la province, le port et les expéditeurs comme essentiels pour qu'Halifax conserve sa part de marché du transport par conteneur. Le CN convenait de l'importance de ces projets, mais ses ressources étant sollicitées pour des entreprises plus lucratives, elle n'en a pas fait une priorité.

Sans l'appui de la province, le CN n'aurait pas pu mettre en place le service de train à deux niveaux en 1991 et le port et le CN auraient sans aucun doute souffert de pertes supplémentaires de trafic. La construction de la gare inter-modale a aussi été retardée à cause du manque de ressources du CN. Encore une fois, c'est grâce au soutien financier de la province que cette gare pourra entrer en service à l'automne de 1993—un peu plus tard que prévu.

Nous appuyons sans hésitation la recommandation numéro 38 sur la fiscalité. Nous pensons tout particulièrement aux avantages fiscaux dont jouissent les transporteurs ferroviaires américains. De nombreuses études révèlent le déséquilibre qui existe entre les instances canadiennes et américaines, notamment en matière d'impôt sur le revenu, de taxe sur les carburants et de taxes de vente.

Compte tenu de l'importance du trafic import-export par conteneurs sur la viabilité des ports canadiens et compte tenu de la volatilité de ce trafic, il est essentiel d'alléger la fiscalité et la réglementation qui s'appliquent aux chemins de fer canadiens pour qu'il puissent rivaliser à égalité avec leurs homologues américains.

Notre commission est particulièrement active dans ce domaine. En 1990, nous avons préparé un rapport intitulé «Diversion of Canada's Overseas Trade Over U.S. Ports: Countering the Threat» (Comment contrer le détournement de notre trafic outre-mer sur les ports américains). Les recommandations qu'il contenait ont été reçues avec bienveillance par l'industrie. Nous aimerions vous suggérer d'incorporer à votre recommandation numéro 38 deux des recommandations clés de notre rapport.

Premièrement, toutes les marchandises en conteneur destinées à l'import-export, passant par les ports canadiens et transportées par les chemins de fer canadiens devraient bénéficier d'un régime de crédit fiscal. Ce régime ne viserait que le trafic subissant la concurrence directe des Américains et il resterait en vigueur jusqu'à l'élimination des différences fiscales défavorables aux chemins de fer canadiens.

Deuxièmement, il est impératif d'augmenter les taux d'amortissement du matériel et de l'infrastructure pour les aligner sur ceux dont bénéficient les chemins de fer aux États-Unis. Au minimum, les tronçons assurant le trafic import-export de conteneurs devraient bénéficier de taux équivalents.

Les observations de la commission sur les ports canadiens, dans le deuxième volume de son rapport, méritent qu'on y réfléchisse davantage. Les avantages des ports américains, qui peuvent lever des taxes locales, emprunter des fonds commercialement et émettre des obligations, pourraient être compensés par une extrapolation de la recommandation numéro 38: que tous les paliers de gouvernement adoptent des politiques pour assurer que leur fiscalité ne nuit pas à la

[Texte]

affect the ability of Canadian ports to compete on interprovincial and international markets.

Moving on to page 24, recommendation 40—again, this is related to changes to section 3, the policy goals—we disagree with the recommendation to amend paragraph 3.(1)(g). This is really the only part of the act that recognizes the importance of Canadian ports. Given the extremely competitive environment in which Canadian ports operate, we believe the existing policy that transport activities not constitute an unreasonable discouragement to the movement of commodities through Canadian imports is a minimal, fair and realistic recognition of the significance of Canadian ports to Canadian trade. We would support the inclusion in section 3 of the NTA of a general policy goal that the Canadian transport system facilitate interprovincial and international trade. But the existing Canadian port recommendation has to stay.

Finally, we just have a comment on volume two, in particular some of the comments that were made by the NTA Review Commission with regard to Canadian ports system. The port commission shares the opinion of the NTA Review Commission that the structure of the Canadian ports administration system is not conducive to a flexible response to changing global trade patterns. We believe the federal government should give serious consideration to the necessity of maintaining any sort of hierarchical relationship between Canada Ports Corporation and the seven local port corporations in Canada.

In our 1992 submission to the NTA, we cited the inconsistent application of policy pertaining to Canada's port system. In particular, local port corporations, such as Halifax, Vancouver and Montreal, are financially self-sufficient organizations within the umbrella organization of Ports Canada.

Other ports that are administered by Transport Canada receive direct federal support, that is not cost-recoverable, and enjoy greater fiscal and administrative freedoms. Given that LPCs and Transport Canada ports sometimes compete for traffic, we believe the existing method of managing Canada's port system tends to be inefficient and discriminatory.

• 1200

The port commission believes the Port of Halifax and its customers would benefit from the port having greater autonomy over its operations, particularly in the areas of financial and administrative decision-making. This view has also been expressed by the task force on the future of the port of Halifax and their recommendation to the Government of Nova Scotia.

We support the NTA Review Commission's observation that the solution to the Canada ports system requires a good deal more analysis, and we encourage the initiation of a study that will address these concerns.

Thank you, Mr. Chairman and committee members, for the opportunity to present here today.

The Chairman: Thank you for a very well thought out and comprehensive report this morning. I know it's going to serve us well.

[Traduction]

compétitivité des ports canadiens sur les marchés interprovinciaux et internationaux.

Au sujet de la recommandation numéro 40, à la page 24 de notre mémoire—encore une fois il s'agit de modifications proposées à l'article 3, aux objectifs de la politique—nous désapprouvons cette modification de l'alinéa 3.(1)g. C'est pratiquement la seule disposition de la loi qui reconnaît l'importance des ports canadiens. Étant donné l'environnement extrêmement compétitif dans lequel fonctionnent les ports canadiens, nous croyons que la politique actuelle, stipulant que les modalités de transport ne doivent pas constituer un empêchement excessif au mouvement des marchandises par les ports canadiens, est la reconnaissance minimum, juste et réaliste due à l'importance des ports canadiens pour le commerce canadien. Que l'article 3 de la LTN assigne au système canadien de transport l'objectif général de faciliter le commerce interprovincial et international, d'accord, mais pas aux dépens de l'alinéa reconnaissant l'importance des ports canadiens.

Enfin, nous avons un commentaire au sujet du volume 2, plus précisément au sujet des propos de la commission concernant le système des ports canadiens. Notre commission partage l'opinion de la commission d'examen selon laquelle la structure du système administratif des ports canadiens n'offre pas la souplesse nécessaire pour suivre l'évolution du commerce international. Le gouvernement fédéral devrait sérieusement réfléchir à la nécessité de maintenir quelque rapport hiérarchique que ce soit entre la Société canadienne des ports et les sept sociétés portuaires locales du Canada.

Dans notre mémoire de 1992 adressé à l'ONT, nous citons les aberrations d'application de la politique relative au système des ports canadiens. Les sociétés portuaires d'Halifax, de Vancouver et de Montréal, entre autres, qui tombent dans le champ des compétences de Ports Canada, subviennent financièrement à leurs propres besoins.

D'autres ports, qui sont administrés par Transports Canada, reçoivent une aide fédérale directe non remboursable et bénéficient de libertés fiscales et administratives plus grandes. Étant donné que les sociétés portuaires locales et les ports de Transports Canada sont parfois en concurrence pour le trafic, nous croyons que la méthode actuelle de gestion du système des ports canadiens tend à l'inefficacité et à la discrimination.

La commission du port croit que le Port d'Halifax et ses clients bénéficieraient d'une plus grande autonomie, plus particulièrement en matière de finances et d'administration. Ce point de vue a également été exprimé par le groupe d'étude sur l'avenir du Port d'Halifax et dans ses recommandations au gouvernement de Nouvelle-Écosse.

Nous approuvons la commission d'examen lorsqu'elle note que la solution aux problèmes du système des ports canadiens nécessite une analyse beaucoup plus approfondie et nous encourageons les autorités à faire une telle étude.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, je vous remercie de nous avoir permis d'être présents aujourd'hui.

Le président: C'est nous qui vous remercions de cet exposé fort complet et fort concis. Je sais qu'il nous sera utile.

[Text]

Mr. MacDonald: I want to thank our panel for appearing today. Just to echo what I said to the previous presenter, I know that being here today was problematic because the committee changed the schedule a number of times. I appreciate the priority you put on appearing at the committee and putting your views to the record, because it is quite different from just appending a written submission to the record.

I want to target on two things, because I'm not quite sure where you're coming from on this. You agreed to a number of recommendations here, and then you put some caveats on others. The one you seem to be agreeing with is recommendation 8 dealing with rail line abandonment. As Mr. Angus said earlier, when the last review took place I don't think anybody thought that when they talked about an easier process for rail line abandonment that anybody was talking about main line.

Let's be frank here: when we live in a country as large as Canada with a population as dispersed as what it is, if transportation links such as rail and air all had to operate on complete cost recovery you'd have nobody living anywhere but in the centre of the country. That's clear.

Efficient, multi-modal transportation systems are absolutely essential for economic development. Sometimes, perhaps, some lines that are uncompetitive in and of themselves are not on cost recovery and have to be maintained because it's in the national interest and it's in the interest of furthering regional economic development.

We've thrown hundreds of millions of dollars away down here trying to attract businesses to places in Atlantic Canada where they simply couldn't survive without those subsidies. Maybe what we should do is to try to ensure the regional development dollars are spent more appropriately in having upgraded transportation modes in and out of Atlantic Canada.

So one of the things I'm concerned about is that you and the port commission before you agreed with the recommendation that would allow for easier abandonment. The reason I'm concerned is that I don't know that the main line between here and Montreal makes money. I'm less convinced that it might be making money if they abandon all of their spur lines that are coming in. This is traffic that's being lost. We heard this morning that this is being done at the very time that the amount of traffic coming through the port of Halifax is decreased.

What I want to ask you is how you reconcile your support of recommendation 8 that basically says if it's not making money, they should be allowed to abandon it. Secondly, the statement on the recommendation dealing with regional development where you say no, you can't take that out, the transportation policy in Canada has to include a requirement to ensure that regional development is at least a factor that is considered. . . I have a lot of trouble with trying to reconcile those two statements.

Mr. Elliot: I think the link between the two is in the second paragraph on page 8 where we clearly advocate that these provisions for improved abandonment, flexibility of outcomes, and so on need to be tied to this concept of an essential national rail network. I think we're consistent in our view on that.

[Translation]

M. MacDonald: Je tiens à remercier nos témoins de ce matin. Pour répéter ce que j'ai dit à l'intervenant précédent, je sais que nous ne vous avons pas facilité les choses en changeant plusieurs fois le calendrier de nos audiences. Je vous remercie d'avoir accordé la priorité à votre comparution, car cela vaut beaucoup plus que la simple annexion d'un mémoire au procès-verbal.

Il y a deux choses qui m'intéressent, car je ne suis pas tout à fait sûr de votre position. Vous approuvez un certain nombre de recommandations et pour les autres, vous exprimez quelques réserves. Vous semblez être tout à fait d'accord avec la recommandation numéro 8 concernant l'abandon de lignes de chemin de fer. Comme M. Angus l'a dit tout à l'heure, lorsque le dernier examen a eu lieu, à mon avis, aucun de ceux qui voulaient faciliter le processus d'abandon de lignes ne pensait alors en termes de lignes principales.

Soyons franc. Quand on vit dans un pays aussi grand que le Canada, avec une population aussi dispersée, s'il fallait que les transports, aussi bien aériens que ferroviaires soient rentables, personne ne vivrait ailleurs qu'au centre du pays. C'est évident.

Des systèmes de transport multi-modaux efficaces sont une nécessité absolue pour le développement économique. Il arrive parfois qu'il soit nécessaire de maintenir certaines lignes qui ne sont pas rentables parce qu'elles servent l'intérêt national et le développement économique régional.

Nous avons dépensé des centaines de millions de dollars pour inciter des entreprises à s'installer dans la région de l'Atlantique où, sans ces subventions, elles ne pourraient tout simplement pas survivre. Nous devrions peut-être essayer d'optimiser le rendement de ces dollars de développement régional en modernisant les services de transport qui desservent le Canada atlantique.

Je ne comprends donc pas pourquoi vous, et la commission portuaire qui vous a précédé, êtes d'accord avec cette recommandation qui faciliterait l'abandon de lignes. Je ne vous comprends pas parce que, sauf erreur, la ligne principale qui assure la liaison avec Montréal ne fait pas d'argent. Je ne suis pas du tout convaincu qu'elle en ferait davantage si la compagnie de chemin de fer abandonnait toutes les lignes secondaires qui l'alimente. C'est du trafic de perdu. On nous a dit ce matin que cette décision est envisagée au moment même où le Port d'Halifax connaît une baisse de trafic.

Comment pouvez-vous, d'une part, appuyer la recommandation numéro 8 qui, pour l'essentiel, autorise l'abandon de toute ligne qui ne rapporte pas d'argent et, d'autre part, insister sur la nécessité de conserver la recommandation sur le développement régional, parce que toute politique canadienne des transports doit tenir compte, à tout le moins, des besoins en ce domaine. . . Je vois mal comment vous pouvez concilier les deux.

M. Elliot: Je crois que le lien se trouve au deuxième paragraphe de la page 8 où nous insistons sur la nécessité de lier cette politique d'abandon et de choix ultérieurs plus souple, etc., au concept de réseau ferroviaire national essentiel. Les deux sont tout à fait conciliables.

[Texte]

Obviously much work, as you are aware, has already been done in the concept of a national rail network. It's a Canadian-wide system that would be recognized as the core of the system and we think this has to be part and parcel of that process. At the same time, the NTA Review Commission sheds some new ideas here in terms of flexibility of outcomes, in terms of abandoning and selling track and so on—and some of those have merit. To the extent to which CN can take advantage of that and improve or sell off some of its unprofitable or non-core related lines, that certainly assists us in terms of CN being able to lower its costs. But our view is that the essential rail network is an important part.

• 1205

Mr. MacDonald: But surely as a port development commission you must be concerned about what appears to be the direction that CP and CN are taking, which is a massive shrinking of the lines.

Iain mentioned earlier that they received some evidence yesterday that the amount of rail line abandonment in Atlantic Canada is far and away greater than anywhere else. I have a real concern. I see that CN is increasingly focusing on the western and central Canadian markets. My concern is that unless there are strong statements saying that a national rail transportation system is in the national interest and in the public interest in Canada and is an imperative for regional development, I fear that policies such as this will lead us to argue about closing the barn door after the horse got out.

So I want you to make a stronger statement dealing with CN main line and regional development, specifically as it deals with the port of Halifax. If your provision that you put on page 8 is not added, you would not support that recommendation, am I correct?

Mr. Elliot: Yes, sir.

Mr. MacDonald: The other issue I wanted to talk about deals with subsidy, because we're always hearing that somehow subsidy is always wrong. I don't happen to believe that. I think subsidy is sometimes necessary to level playing fields and to attain other results that are in the public policy interest. But when you start talking about subsidy, we're in a really strange situation here.

We're told that basically we can't get a subsidy from CN. It's either cost recovery, or if it's not cost recovery you should be able to abandon the lines. But then, on the other side of the issue, nobody—neither the government nor the commission—seems to be tackling the other subsidy problems.

The subsidy problem dealing with the St. Lawrence Seaway is major when you look at its competitive impact on the port of Halifax; it's not a minor issue. I think you quoted something in the area of \$34 million; that figure is fairly substantial.

Yet over and over again the government wants to... It cut the At and East on us because the officials say that's a subsidy. It leaves the Western Grain Transportation Act intact, which is a subsidy in the west. They tell us we have to operate on the basis of cost recovery on the rails or the lines should be abandoned, but they allow the St. Lawrence Seaway to be subsidized. They tell us that the system in Canada has to make economic sense, otherwise it shouldn't exist, yet they do nothing

[Traduction]

Comme vous ne l'ignorez pas, ce concept de réseau ferroviaire national a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions. Il s'agirait d'un réseau canadien qui serait le cœur du système, ce qui, à notre avis, est indispensable. En même temps, la commission d'examen propose quelques idées novatrices en matière d'usage ultérieur, d'abandon et de vente de voies, etc.—et certaines sont intéressantes. Que le CN puisse en tirer avantage et améliorer ou vendre certaines de ses lignes non essentielles ou non rentables est positif pour nous puisque cela doit lui permettre de réduire ses frais. Il n'en reste pas moins qu'à nos yeux, le réseau ferroviaire essentiel reste une composante importante.

M. MacDonald: Oui, mais en tant que commission portuaire, cette réduction massive des réseaux de CP et du CN doit vous inquiéter.

Iain disait tout à l'heure que selon certains témoins qu'ils ont entendu hier, les kilomètres de voies abandonnées dans le Canada atlantique dépasse tout ce que l'on voit ailleurs. Je suis très inquiet. Le CN semble ne plus vouloir s'intéresser qu'aux marchés de l'Ouest et du Centre. Je crains qu'en l'absence de déclarations fermes sur la nécessité impérieuse pour l'intérêt national, l'intérêt public et le développement régional, d'un système national de transport ferroviaire, si on laisse appliquer de telles politiques, il sera bientôt trop tard pour réagir.

Je vous supplie d'être plus fermes quand vous parlez du développement régional et de la ligne principale du CN, surtout quand il s'agit du port d'Halifax. Si la disposition que vous proposez à la page 8 n'est pas ajoutée, vous êtes contre cette recommandation, n'est-ce pas?

M. Elliot: Oui, monsieur.

M. MacDonald: L'autre question dont je voulais discuter avec vous concerne les subventions, car on entend toujours dire que subventionner c'est mal. Je ne suis pas d'accord. J'estime que les subventions sont parfois nécessaires pour égaliser les chances et pour atteindre d'autres objectifs qui servent l'intérêt public. Mais chaque fois qu'on parle de subvention dans ce domaine, on se retrouve dans une étrange situation.

On nous dit que, pour l'essentiel, il est impossible d'être subventionné par le CN. Ou bien la ligne est rentable, ou bien elle ne l'est pas et l'on devrait pouvoir l'abandonner. Cependant, de l'autre côté, personne—ni le gouvernement, ni la commission—ne semble vouloir s'attaquer aux autres problèmes de subvention.

Le problème de subvention de la voie maritime du St-Laurent est majeur quand on considère son impact compétitif sur le port d'Halifax; ce n'est pas un détail. Je crois que vous avez avancé le chiffre de 34 millions de dollars; ce n'est pas une brouille.

Pourtant, le gouvernement ne cesse de vouloir... Il nous a supprimé le tarif «de l'Est» parce que, pour les fonctionnaires, c'est une subvention. Par contre, il ne touche pas à la Loi sur le transport des grains dans l'Ouest qui, à toutes fins utiles, est le véhicule d'une subvention. On nous dit d'abandonner les lignes de chemins de fer qui ne sont pas rentables, tout en autorisant le subventionnement de la voie maritime du St-Laurent. On nous offre l'alternative suivante: la rentabilisation du système

[Text]

when the United States is trying to attract Canadian-bound cargo by the use of subsidy.

How do you guys feel on it? This is your job. Your job is to promote the port of Halifax, yet the subsidy question is one that never seems to get addressed properly.

Mr. Elliot: Certainly all the examples you point to have been important aspects of the work of the commission. We continue to keep the cost recovery of the Coast Guard services in particular at the front of our agenda and have ongoing correspondence with the minister and the department about this particular issue. Just in the last little while the minister has proposed a review of the provision of ice-breaking services, and again we took that opportunity to point out our fundamental concerns about the equities and distortions the provision is causing.

We thought we were making some progress a couple of years ago when the department came up with phase two of its discussion paper on cost recovery. You will recall that although not embracing some of the more fundamental views we've had on ice-breaking, for example, or on dredging, at least the paper did take a good step in the right direction by promoting the concept of user-pay, user-say and requiring that services be based on cost of service. We certainly pushed hard to see if it would be adopted, but unfortunately there was considerable objection against that.

This continues to be one of our biggest concerns. We think that with regard to the door that's perhaps been opened by the NTA Review Commission to take a look at this, we should accept that opportunity and take advantage of it.

Mr. MacDonald: When you talk about taxes—because the different tax treatments in Canada for rail transportation as opposed to the United States is a problem—that also has an impact on the competitiveness of the overland transportation of traffic that would come through the port of Halifax. Have you done any studies or are you aware of any studies that would give us some sense as to what percentage of costing disadvantage that means? If the tax changes you've sought were put into the tax system in Canada, how much more efficient and competitive would it make the trans-shipment of container traffic overland in Canada as opposed to U.S. ports? What difference does it make in the rate—10%, 15%, 12%, 18%?

• 1210

Mr. Elliot: I don't think one can readily point to a specific example. The types of services and the differentials in terms of the types of commodities that are going to be carried make it difficult to give a blanket statement. In December of 1990 we produced a document that detailed a lot of the particular problems in terms of fuel tax depreciation, property tax by province and so on. I do believe the standing committee received a copy of that document.

There have been some minor changes since then. We seen something in terms of the depreciation of rolling stock, but nothing to any significance that really addresses our fundamental concerns.

Mr. MacDonald: If we allowed you to sit down, do a report and implement it, what three changes would you put as priorities that would be necessary by way of regulation, by way of government policy, to make the port of Halifax a more

[Translation]

de transport ou sa disparition. Par contre, on ne fait rien quand les États-Unis essaient d'attirer le fret destiné au Canada par le biais de subventions.

Qu'est-ce que cela vous fait? C'est votre travail. Votre travail c'est de promouvoir le port d'Halifax et pourtant, il semblerait que la question des subventions soit un sujet tabou.

M. Elliot: Tous les exemples que vous venez de citer sont des aspects importants du travail de la commission. Nous continuons à maintenir en tête de notre agenda le recouvrement des coûts des services de la Garde côtière et nous sommes en correspondance permanente avec le ministre et le ministère à ce propos. Tout dernièrement, le ministre a proposé d'examiner la question des services de brise-glace et nous avons saisi cette occasion pour soulever à nouveau nos préoccupations à propos de l'arbitraire qui s'applique à la fourniture de ces services.

Nous pensions avoir réalisé quelques progrès il y a deux ans lorsque le ministère a proposé la phase deux de son document de discussion sur le recouvrement des coûts. Vous vous souviendrez que, bien que n'adoptant pas certaines de nos vues plus fondamentales sur les services de brise-glace, par exemple, ou de dragage, ce document représentait au moins un pas dans la bonne direction en préconisant la tarification des services sur la base de leur utilisation. Nous avons tout fait pour que ce concept soit adopté mais malheureusement, le concert d'objections était considérable.

C'est toujours un de nos plus gros problèmes. La commission d'examen vient d'entrouvrir la porte et nous devrions saisir cette chance et en profiter.

M. MacDonald: Les taxes, à cause de la différence de régime entre le Canada et les États-Unis pour le transport ferroviaire, ont aussi un impact sur le choix d'Halifax comme port de déchargement pour des marchandises qui doivent ensuite être transportées par chemin de fer. Avez-vous fait des études, ou avez-vous connaissance d'études qui donnent une idée de ce que cette fiscalité désavantageuse vous coûte? Si les changements fiscaux que vous réclamez étaient adoptés, seriez-vous plus à même de concurrencer les ports américains au niveau du transport de surface des conteneurs? Quelle différence cela ferait-il au niveau des tarifs—10 p. 100, 15 p. 100, 12 p. 100, 18 p. 100?

M. Elliot: Je ne peux pas vous donner d'exemple précis. Les types de services et les différences de prix en fonction des marchandises transportées ne permettent pas de vous donner un pourcentage global. En décembre 1990, nous avons publié un document qui exposait en détail les problèmes particuliers que posaient l'amortissement des taxes sur les carburants, la taxe foncière par province, etc. Je crois que le comité permanent a reçu une copie de ce document.

Il y a eu des changements mineurs depuis lors, une amélioration au niveau de l'amortissement du matériel roulant, mais pas vraiment de solution à nos problèmes fondamentaux.

M. MacDonald: Si l'on vous demandait de faire un rapport et d'en appliquer les recommandations, quels sont les trois changements que vous considéreriez comme prioritaires sur le plan de la réglementation, de la politique gouvernementale,

[Texte]

competitive port? I know the port itself is very efficient, but it's the other things attached to it, that is, the overland transportation system. If you had your wish list, what three things would you do?

Mr. Elliot: It's hard to narrow it down to three.

Mr. MacDonald: I'll take five.

Mr. Elliot: There are certain key elements in our document this morning that strike to the heart of the port's concerns. I think the issues surrounding competitive acts' provisions and the opportunity here in terms of the common-user rail plant concept has some potential. I think we really should seize this opportunity to explore it further and see what can be done.

The issue of transportation subsidies and the domestic situation vis-à-vis the provision of coast guard services needs to be seriously addressed. We've already taken one step forward, but unfortunately two steps back, after the release of Transport Canada's phase two discussion paper. We need to go back to that. I think governments in this country in terms of the situation we're in can no longer afford to subsidize competing routings.

The third issue is really related to this, that is, the relationship between our competitiveness vis-à-vis the United States. I think part of that has to do with the taxes that have an impact upon rail carriers. Part of it has to do with the port system. The American ports have quite a bit more flexibility in certain areas to be able to levy bonds and make perhaps more expeditious financing decisions, that type of thing.

So those would be my three choices.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I want to thank the commission for coming before us today. Let me start with page 20, recommendation number 34 and your response. This is a favourite topic of mine, the Western Grain Transportation Act.

Your assessment is accurate in terms of the distortion of the Western Grain Transportation Act on the movement. Your solution is not accurate. Your solution to eliminate the WGTA would not increase grain moving through the eastern system. It would not increase the amount of grain coming through the port of Halifax.

What it would do would be to increase dramatically the amount of Canadian grain going through the port of New Orleans on Canadian rail from the prairies, both CN and CP, through Kansas City down to New Orleans. So I would encourage you to rethink that particular recommendation.

Later on that page, on recommendation 35, you support the recommendation of the commission that subsidies should not be paid to the transporter but should go to the end user, or the beginning user, if you like. It's my understanding that the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act pay subsidies to the transporters for the movement of goods into and out of Atlantic Canada. Are you saying that subsidy should be changed to go to those who use the transportation service, as opposed to the transportation service itself?

[Traduction]

pour que le port d'Halifax soit plus compétitif? Je sais que le port lui-même est très efficace, mais ce sont les liaisons terrestres, entre autres, qui posent un problème. Si vous aviez une liste à nous donner, quelles sont les trois choses que vous choisiriez?

M. Elliot: Trois choses, ce n'est pas beaucoup.

M. MacDonald: Disons cinq.

M. Elliot: Il y a certains éléments clés dans notre document de ce matin qui mettent en lumière les problèmes fondamentaux de notre port. Je crois que les questions relatives aux dispositions des lois sur la concurrence et l'éventualité d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers offrent un certain potentiel. Je crois que nous devrions saisir l'occasion, explorer cela et voir ce qui peut être fait.

Je crois aussi nécessaire d'étudier sérieusement la question des subventions et des services de la Garde côtière. Nous avons fait un pas en avant, mais malheureusement nous en avons fait deux en arrière après la publication de la phase deux du document de travail de Transports Canada. Il faut y revenir. Je crois que les gouvernements de ce pays, compte tenu de la conjoncture, ne peuvent plus se permettre de subventionner des lignes concurrentes.

La troisième question est intimement liée, à savoir, nos rapports de concurrence avec les États-Unis. En partie, cela concerne la fiscalité imposée aux transporteurs ferroviaires et en partie, notre système portuaire. Les ports américains ont une plus grande marge de manoeuvre dans certains domaines qui leur permet d'émettre des obligations et de prendre peut-être plus rapidement certaines décisions financières, par exemple.

Ce serait mes trois priorités.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je tiens à remercier la commission de s'être déplacée. Permettez-moi de commencer par la page 20 de votre mémoire qui concerne la recommandation numéro 34 et votre réponse. C'est un de mes sujets favoris, la Loi sur les transports des grains de l'Ouest.

Votre évaluation des gauchissements que provoque cette loi est exacte. Votre solution ne l'est pas. L'élimination de cette loi n'augmenterait pas la fréquentation de la partie est du système. Elle n'augmenterait pas la quantité de grains passant par le port d'Halifax.

Elle augmenterait, par contre, de manière spectaculaire, la quantité de grains canadiens qui transitent par le port de la Nouvelle-Orléans en empruntant les lignes des Prairies du CN et de CP pour rejoindre la Nouvelle-Orléans en passant par Kansas City. Je vous encourage donc à repenser à cette recommandation particulière.

Un peu plus loin dans cette même page, vous appuyez la recommandation numéro 35 de la commission proposant que les subventions ne soient pas versées aux transporteurs, mais plutôt à leurs clients en aval, ou en amont, si vous préférez. Je crois savoir que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique prévoient le versement de subventions aux transporteurs pour les marchandises transitant dans le Canada atlantique. Recommandez-vous que ces subventions soient versées aux clients de ces transporteurs plutôt qu'aux transporteurs eux-mêmes?

[Text]

[Translation]

• 1215

Mr. Elliot: Obviously we haven't expressed a particular opinion on MFRA and ARFA. Their impact on the port is minimal at best. They are subsidies that are designed for producers in one region to sell their products in another region of the country. I don't know if they create any particular disparity in the cost of goods between producers. It perhaps just puts producers on a more equal footing. The extent to which one should pay the intended beneficiary or pay through the carrier in that particular context, it certainly makes sense.

I have heard the argument that if one were to pay the producer in the context of the WGTA, it would allow for more a rational and efficient transport decision to take place. It seems to me that same logic would apply to MFRA and ARFA.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Even if that logical market-driven decision-making would opt for American routings?

Mr. Elliot: Yes, perhaps.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): As you know, CN and CP have indicated publicly—they indicated so to this committee and also issued a press release—that they are examining their future east of Winnipeg, and they made it very clear that they are talking about from Winnipeg to the Atlantic Ocean. I have two questions dealing with this. First, has the commission had any discussions with CN and CP, the two parties that are heading up this analysis?

Second, given the reality of CP's application to abandon Atlantic Canada, should the Minister of Transport issue instructions to the NTA to not accept any further main line abandonment applications until such time as we as a nation have determined what the basic rail network should look like, and therefore not leave it solely to CN and CP to make that determination?

Mr. Elliot: It is an interesting proposition. I think you're right, things are perhaps unfolding faster than the regulatory environment was designed to encompass. With regard to your first question, we have had a number of discussions with CN in terms of our concerns about rail plant utilization and rationalization, both in terms of the main line and in terms of branch lines. So we are concerned and we are expressing our views to CN on the impact of—

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): But formally dealing with this current internal review...?

Mr. Elliot: Yes, I think that's correct.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Staying with the whole question of the joint plant, in your response you suggest that you wouldn't want to see legislation used. I am not clear what you mean by that. Do you mean it should be up to CN and CP to decide what the common network should be, as opposed to the federal government in Atlantic Canada saying here's the structure, you can rent space either from us as the owners or from a new corporation jointly owned by CN and CP,

M. Elliot: Nous n'avons pas exprimé d'opinion particulière sur la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et sur la Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région Atlantique. Leur impact sur notre port est, au mieux, minime. Ces subventions sont destinées aux producteurs d'une région pour les aider à vendre leurs produits dans une autre région du pays. Je ne saurais dire si elles créent des disparités particulières entre producteurs au niveau du coût des marchandises. Elles permettent peut-être simplement de mettre les producteurs sur un pied un peu plus égal. Verser ces subventions directement aux bénéficiaires visés plutôt qu'aux transporteurs, dans ce contexte particulier, me semble tout à fait logique.

J'ai entendu dire que si l'on versait directement les subventions aux producteurs, dans le contexte de la Loi sur les transports des grains de l'Ouest, les décisions en matière de transport dans cette région seraient plus rationnelles et plus efficaces. Il me semble que cette même logique devrait s'appliquer aux deux lois concernant le Canada atlantique.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Même si ces décisions logiques dictées par le marché favoriseraient des liaisons passant par les États-Unis?

M. Elliot: Oui, peut-être.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Comme vous le savez, le CN et le CP ont indiqué publiquement—ils nous l'ont indiqué et ils ont également publié un communiqué de presse—qu'ils examinaient leur avenir à l'est de Winnipeg et ils n'ont pas fait de mystère pour dire qu'ils entendaient par là de Winnipeg à l'océan Atlantique. J'ai deux questions à vous poser à ce sujet. Premièrement, votre commission a-t-elle eu des discussions avec le CN et le CP, les deux responsables de cette analyse?

Deuxièmement, étant donné que la demande de CP, visant à abandonner les lignes du Canada atlantique, est bien réelle, le ministre des Transports devrait-il donner pour instructions à l'ONT de ne pas accepter de nouvelles demandes d'abandon de lignes principales jusqu'à ce que nous, en tant que nation, ayons déterminé à quoi devrait ressembler notre réseau ferroviaire de base et décidé, par conséquent, de ne pas laisser cette décision aux seuls CN et CP?

M. Elliot: C'est une proposition intéressante. Je crois que vous avez raison, les choses vont peut-être plus vite que les autorités administratives ne l'avaient prévu. Pour ce qui est de votre première question, nous avons eu une série de discussions avec le CN sur les problèmes que posent l'utilisation et la rationalisation des réseaux, aussi bien les lignes principales que les lignes secondaires. Cela nous concerne et nous avons exprimé notre point de vue du CN sur l'impact... .

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Officiellement, au sujet de cet examen interne...?

M. Elliot: Oui, je crois que c'est exact.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Toujours au sujet de l'infrastructure commune, dans votre réponse, vous semblez être contre la voie législative. Je ne vous comprends pas très bien. Voulez-vous dire qu'on devrait laisser au CN et à CP le soin de décider du futur réseau commun plutôt que de laisser le gouvernement fédéral dire, pour la région de l'Atlantique: vous avez le choix, ou bien vous nous louez l'espace en tant que propriétaire ou vous le louez à une nouvelle société formée

[Texte]

much like they have done in the Ottawa Valley. What is the relationship with the legislation in the context of your response?

Mr. Elliot: I think the concern here is the potential that the government might force the two carriers to do something that might not be in CN's competitive interest, for example. Just recently we saw a situation where CN, in its efforts to get approvals to have a tunnel constructed... the legislative requirements that were needed in the United States. Perhaps if there were provisions in Canada to encourage a more cooperative approach, we might have seen a different outcome in that case. We have concerns about the extent to which legislation could be used to force something on CN that might not make competitive sense.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): But if that legislation was used to tell CN and CP—this is an extreme—that all of their trackage in Atlantic Canada will be put in a separate crown corporation and that each of them will be able to operate on any of the tracks, which would give CP direct competitive access to the port of Halifax, would you support that kind of process?

• 1220

Mr. Elliot: Yes.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I think that approach seems to be consistent with some of your other recommendations.

Mr. Elliot: Exactly. In fact, you've pretty much outlined the likely scenario in terms of the common-user rail plant concepts. That's probably only going to happen if there is a legislative arm controlling the process, especially in the context of removing the responsibility for maintenance and upkeep of the right of way and creating a utility to operate that.

Obviously we have a lot of questions about exactly how that's going to work, but for an effective regime it's going to require some sort of legislative hand in that context.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): As an aside, we have always argued that VIA Rail needed a legislative mandate so it had some control over its own destiny, as opposed to being captive to the whims of the government or of CN and CP.

On page 23 of your brief, in your suggestions about the taxation aspect, you talk about the possibility of pro-rating the depreciation rates for the portion applying to import-export container traffic only. If we treat import-export traffic of any kind differently from how we treat domestic traffic as it relates to any kind of taxation system, is there not a danger of being perceived to be violating the free trade agreement with the United States with the GATT, and that if we're going to do it, we should just do it, as opposed to just provide it for import-export traffic?

Mr. Elliot: You can point to examples in the United States of ways in which transport and in particular rail equipment and infrastructure are treated differently, both at the state level and at the federal level. Perhaps there might be some specific

[Traduction]

conjointement par le CN et le CP sur un modèle presque analogue à celui qui existe dans la vallée de l'Outaouais. Quel est le rapport avec la législation dans le contexte de votre réponse?

M. Elliot: Nous craignons que le gouvernement n'oblige les deux transporteurs à prendre une décision qui ne serve pas au mieux l'intérêt compétitif du CN, par exemple. Tout dernièrement, le CN, pour obtenir les approbations de construction d'un tunnel... les critères législatifs qu'il fallait respecter aux États-Unis. S'il y avait des dispositions au Canada encourageant une approche plus coopérative, il est possible que le résultat, dans ce cas, eût été différent. Nous craignons qu'une loi n'oblige le CN à prendre une décision qui ne serve pas sa compétitivité.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mais si une loi était utilisée pour dire au CN et à CP—c'est un exemple extrême—que toutes leurs voies dans le Canada atlantique seront désormais la propriété d'une société de la Couronne distincte, et que chacun pourra faire circuler ses trains sur n'importe lesquelles de ces voies, ce qui donnerait à CP un accès compétitif direct au port d'Halifax, seriez-vous favorable à cela?

M. Elliot: Oui.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je crois que cela semble être compatible avec certaines de vos autres recommandations.

M. Elliot: C'est exact. En fait, vous avez fait ressortir ce qui se passerait probablement dans le cas de l'implantation d'une infrastructure ferroviaire à usage commun. Cela ne sera probablement possible que dans un cadre législatif permettant d'exercer un certain contrôle sur le processus, surtout si l'on veut faire disparaître la responsabilité à l'égard de l'entretien de l'emprise et créer un service public qui en serait dorénavant responsable.

Évidemment, nous voudrions avoir beaucoup plus d'information sur la manière dont ce système fonctionnerait, mais si nous voulons avoir un régime efficace, il faudra qu'il y ait un contrôle législatif quelconque.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Ceci dit en passant, nous avons toujours soutenu que VIA Rail devait avoir un mandat législatif qui lui permette de déterminer son sort, plutôt qu'être assujéti aux caprices du gouvernement, du CN ou de CP.

À la page 23 de votre mémoire, quand vous parlez de questions fiscales, vous dites qu'il serait possible de calculer au pro rata le taux d'amortissement s'appliquant exclusivement aux coûts associés au trafic import-export de conteneurs. Et si nous prévoyons, pour le trafic import-export de tout genre, un traitement différent de celui qui est accordé au trafic intérieur, au chapitre des politiques fiscales, ne pourrait-on pas croire que nous ne respectons pas l'Accord de libre-échange avec les États-Unis ou les dispositions du GATT? De toute façon, si nous voulons accorder un traitement spécial, ne devrions-nous pas simplement le faire pour tout le système, plutôt que de limiter ces nouvelles dispositions au trafic import-export?

M. Elliot: Il existe aux États-Unis, à la fois dans les États et à l'échelle nationale, toutes sortes de façons différentes de traiter les transports, tout particulièrement le matériel et l'infrastructure ferroviaire. Il se peut que cela soulève des

[Text]

questions raised. But again, you can also point to examples of import-export container traffic specifically, such as the situations in New York and Baltimore, in terms of subsidies. If the Americans wanted to open that Pandora's box that would perhaps be to our best advantage.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): On page 11 you support the commission's recommendation that the filing of confidential contracts should be done away with. It has been argued before this committee that the fact a third party has to be in receipt of those contracts is sufficient pressure on the parties to the contract to adhere to it, knowing that because somebody else has a copy they have no choice but to follow through. How would you react to that argument?

Mr. Elliot: That's interesting. I suppose there are ways in which the existence of that provision could exert some influence, even if it's not referred to, and if the agency doesn't get into that filing cabinet on a regular basis. I would also argue, though, that the other dispute resolution mechanisms in the act probably have far greater influence than the filing provision, so I don't know if it really exerts that much influence.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Like the previous witness, you support the elimination of compensatory rate provisions. Let me throw a modified question at you. Instead of just a wholesale elimination of that provision—because I think there are some legitimate grounds for marketing purposes—what about something that allows for it, but requires a certain process? I say that in the context of some very real dangers about modal shifts.

The Port of Thunder Bay and a number of other users currently have an action before the NTA because of their belief that in order to bypass Thunder Bay and direct rail from the prairies to Quebec City one of the railway companies has done so at less than compensatory rates.

So do we not need some kind of mechanism that would provide a level of protection—or a level process, at least—so that beyond the niche markets they would have to apply to be able to do it, as opposed to just the wholesale—

Mr. Elliot: It would be difficult to comment on exactly what that other mechanism might be, unless it was provided in a little more detail. But certainly if we look at the situation now, an ocean carrier comes to Halifax, or it's considering service to Canada, and they doesn't necessarily have to call at a Canadian port, they can certainly call at an American port.

CN and CP are the only two modes of transportation in North America, period, that are required by law to charge rates that cover the long-run variable cost. That is a strong enough argument in itself. But when we look at our own particular situation in terms of the hyper-competitive environment for import-export container traffic, having, if for no other reason, a situation where an ocean carrier is in negotiations with CN and is faced with an argument that if we

[Translation]

questions bien précises si nous prenions des mesures en ce sens. Cependant, il existe également des exemples en ce qui a trait au trafic import-export de conteneurs, comme à New-York et à Baltimore, où des subventions doivent être prises en compte. Il serait en fait peut-être à notre avantage que les Américains ouvrent cette boîte de Pandora.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): À la page 11 de votre mémoire, vous dites que vous appuyez la recommandation de la commission visant à lever l'obligation de déposer des contrats confidentiels. Certains ont déclaré à notre comité que le simple fait qu'une tierce partie doive recevoir ces contrats suffit à convaincre les signataires d'en respecter les modalités, car ils savent qu'une autre personne dispose du texte. Qu'en pensez-vous?

M. Elliot: C'est un commentaire intéressant. Je suppose que si cette disposition était maintenue, cela pourrait peut-être exercer une forme de pression sur les signataires, même si on ne le dit pas officiellement, et si l'office ne consulte pas ses contrats à intervalles réguliers. Cependant, à mon avis, les autres mécanismes de règlement des différends prévus dans la loi ont probablement une influence plus marquée que la disposition sur le dépôt des contrats. Je ne sais pas vraiment si cette disposition joue un rôle si important.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Tout comme le témoin qui vous a précédé, vous appuyez l'abrogation des dispositions sur les prix compensatoires. J'aimerais vous poser une question un peu différente. Et si, au lieu de faire disparaître cette disposition purement et simplement—parce que je crois qu'il y a de bonnes raisons de la conserver pour des raisons de commercialisation—on maintenait la disposition mais que l'on prévoyait un certain processus? Qu'en penseriez-vous? Je dis cela dans le contexte des risques sérieux que présentent les changements de modes de transport.

Le port de Thunder Bay et un certain nombre d'autres utilisateurs ont présenté une demande à l'ONT parce qu'ils sont d'avis que, pour contourner Thunder Bay et offrir un service ferroviaire direct des Prairies à la Ville de Québec, l'une des compagnies de chemins de fer a pratiqué des tarifs moins élevés que les prix compensatoires.

Ne nous faut-il donc pas un mécanisme quelconque qui assurerait un certain niveau de protection—un processus uniforme, au moins—de sorte que dans les régions autres que les marchés à créneaux, les intéressés devraient présenter une demande avant de prendre des mesures. Ce serait peut-être une meilleure solution que l'élimination globale. . .

M. Elliot: Il serait difficile de dire quel mécanisme on devrait mettre sur pied, il nous faudrait plus de détails. En ce moment, un transporteur maritime vient à Halifax, ou envisage d'offrir des services au Canada, et il n'est pas tenu de faire escale dans un port canadien, il peut se contenter de mouiller dans un port américain.

CN et CP représentent les deux seuls modes de transport en Amérique du Nord qui, aux termes de la loi, doivent tenir compte dans leurs tarifs des coûts variables à long terme. Je crois que cela dit tout. Quant à nous, dans un climat très concurrentiel pour le trafic import-export des conteneurs, il s'agit d'une disposition très importante, parce qu'un transporteur maritime pourrait négocier avec le CN et se faire dire que c'est enfreindre la loi de lui offrir des tarifs moins

[Texte]

charge any lower than this it's going to be illegal, quite apart from the other arguments in favour of incentive pricing, etc., this is an important provision.

The Chairman: I just have a final point I might make. It's in follow-up to Mr. MacDonald's concerns about your apparent support for the abandonment procedures that the NTA Review Commission has recommended. I recognize that you now qualified that as a result of Mr. MacDonald's questioning, to the effect that you would not be in favour of it if there was not an essential national rail network in place. However, I would like to take you back to the recommendation that was made by the review commission. It's on page 6, under article (f), and it states that "the agency determines that no public interest exists". We have not had a satisfactory definition of what "public interest" might be. Could you give us your thoughts on that? What is "public interest"?

Mr. Elliot: The port of Halifax and the system, really, because what is the port—it's more than just cranes and rail connections, it's the whole chain of services that are involved in getting the container or other commodity from the shipper to the consignee, but on our end from the ship to its inland customer. We think this system is integral to Canada's import-export trading activity and the Canadian economy. So I would argue that the segments of the national system that are really integral to our international overseas trade should be recognized as part of that public interest provision and—

The Chairman: What about the economic welfare of an area, a region? Do you believe that should be encompassed under the provision of "public interest"?

Mr. Elliot: Certainly we've objected to the removal of the economic development arguments in terms of section 3. So obviously we have concerns about Atlantic Canadian importers and exporters who don't have the benefits of economies of scale, etc., and they are customers of our port. If, for example, they are less able to compete, perhaps, than central Canadian markets, then that might impact upon their viability and prevent them from exporting through the port. So we have a local sensitivity to the concerns of importers and exporters in the region in that context.

The Chairman: Certainly yesterday in Saint John we heard a great deal of concern from various witnesses, including the Port of Saint John itself, the authority, the city, and others that what the abandonment of the CP main line from Sherbrooke to Saint John. . . A significant amount of that was of course tied into the economic welfare of the area, and southern New Brunswick and the province. Do you feel that is a valid position for those people to be taking with reference to their objections to the CP application to withdraw from that region?

• 1230

Mr. Elliot: That's interesting. I suspect that the question might be better answered by CN, who indeed provide the service into Saint John in addition to CP. The extent to which perhaps they feel they might be captive to a single carrier might be underneath some of their comments.

[Traduction]

élevés. Il ne faut pas oublier d'ailleurs qu'il y a toutes sortes d'autres arguments qui viennent appuyer le principe de l'établissement de prix d'incitation.

Le président: J'aimerais faire un dernier commentaire. M. MacDonald disait s'inquiéter de l'appui que vous accordez aux procédures recommandées par la commission d'examen à l'égard de l'abandon des lignes de chemin de fer. Je sais que vous répondiez aux commentaires de M. MacDonald, et vous avez dit que vous n'appuieriez pas ces procédures s'il n'existait pas déjà un réseau ferroviaire national de base. Cependant, j'aimerais vous rappeler ce qu'a recommandé la commission d'examen. À la page 4, au paragraphe f), on dit que «l'Office détermine qu'aucune partie de la ligne ne revêt d'utilité publique». On n'a pas encore donné de définition satisfaisante à ce que l'on entendait par «utilité publique». Qu'en pensez-vous? Qu'entend-on par «utilité publique»?

M. Elliot: C'est le port d'Halifax et le système—parce qu'en fait, il ne s'agit pas seulement de grues et de connections ferroviaires, il s'agit de tous les services offerts pour l'acheminement du conteneur ou des produits de l'expéditeur au consignataire, en ce qui nous concerne, le transport du navire au client intérieur. Nous croyons que ce système est un élément central de l'activité commerciale import-export canadienne et de l'économie canadienne. C'est pourquoi je suis d'avis que les éléments du système national qui revêtent une importance primordiale à l'égard du commerce international devraient être reconnus comme étant d'utilité publique et . . .

Le président: Qu'en est-il du bien-être économique d'une région? Croyez-vous que cela devrait être inclus dans la disposition qui porte sur «l'utilité publique»?

M. Elliot: Nous sommes opposés au retrait de la mention du développement régional comme élément de la politique des transports à l'article 3. Nous nous préoccupons donc clairement du sort des importateurs et des exportateurs de l'Atlantique qui ne peuvent pas vraiment bénéficier d'économies d'échelle; ce sont eux les clients de notre port. Par exemple, s'ils ne sont pas capables de livrer concurrence dans la même mesure que les marchés du Centre du pays, cela pourrait avoir une incidence sur leur viabilité et les empêcher d'exporter leur marchandise en passant par notre port. C'est pourquoi nous nous inquiétons du sort des importateurs et des exportateurs de la région.

Le président: Hier à Saint-Jean, nombre de témoins, y compris les représentants du port de Saint-Jean, de l'autorité portuaire de la ville, de la municipalité, nous ont dit qu'ils se préoccupaient de l'abandon de la ligne principale de CP allant de Sherbrooke à Saint-Jean. . . Évidemment, leurs préoccupations étaient, dans une large mesure, attribuables à l'avenir économique de la région, du Sud du Nouveau-Brunswick et de l'ensemble de la province. Croyez-vous qu'ils ont raison d'adopter cette position à l'égard de la demande de CP visant l'abandon de cette ligne?

M. Elliot: C'est une question intéressante. Je crois que le représentant du CN serait mieux en mesure de répondre à cette question parce que cette société, offre, elle aussi, un service jusqu'à Saint-Jean. Je crois que les commentaires présentés par les représentants de Saint-Jean étaient, dans une certaine mesure, influencés par le fait qu'ils ne veulent pas être captifs d'un seul transporteur.

[Text]

The Chairman: I think probably Mr. MacDonald's position was simply that Halifax may indeed find itself under similar circumstances at some time in the future. It may be something you might want to start thinking about.

At any rate, let me again emphasize our appreciation for your appearance before the committee this morning and this afternoon. It will be most helpful. It's a very comprehensive overview, from your position, of what the NTA Review Commission's report was all about, and we thank you for it. We certainly will take it under very serious advisement as we consider our report.

Mr. Elliot: Thank you very much.

The Chairman: This meeting is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

Le président: Je crois que M. MacDonald voulait simplement faire ressortir qu'Halifax pourrait se retrouver dans les mêmes circonstances un jour ou l'autre. Il y aurait peut-être lieu d'y penser.

J'aimerais encore une fois vous remercier d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Vos commentaires seront fort utiles. Vous avez fait une analyse exhaustive du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports, de votre point de vue. Nous tiendrons certainement compte de vos commentaires lors de la rédaction de notre rapport.

M. Elliot: Merci beaucoup.

Le président: La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1431

The Chairman: Resuming our deliberations on the report of the National Transportation Agency Review Commission, we have with us this afternoon, all the way from Newfoundland, Ms Cheryl Stagg from Communications Plus.

Welcome to the deliberations of the committee, Ms Stagg. It's a pleasure to see you here. You have travelled some distance to be with us, and we appreciate that. You have provided the committee with a copy of the presentation you intend to make, so I invite you to begin your presentation.

Ms Cheryl Stagg (President, Communications Plus): Thank you. I've included two appendices to this, which I won't read into the record unless you feel you have time towards the end. However, the first part of it I really would like to get through. I think it will take me just a little more than 10 minutes, maybe 12 minutes or so.

In June of 1992, I forwarded a submission to the National Transportation Act, 1987 Review Commission, representing some 70 businesses in southwestern Newfoundland in the name of the Stephenville Chamber of Commerce. My appearance here today is an extension of these efforts. I have received and reviewed the two volumes of material contained in their report and will begin by stating some of the conclusions I have reached concerning the work of the review commission.

One of the appendices I've attached actually gives the problems we had reported to the review commission, so it doesn't really affect your work here. We're going to review just the work of the review commission.

One, the report does not give adequate consideration to the problems presented in our submission and offers no recommendations to deal with any of them. It should be noted that only eight pages of volume 1 are dedicated to the impact of reform on shippers. Problems are not given serious consideration, and there are no recommendations arising from this section. A total of 12 pages deals with the impact on travellers, resulting in one recommendation. But the report's bias is shown in the 57 pages devoted to the impact on carriers and in the resulting eight recommendations presented for consideration.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous reprenons notre étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Nous accueillons cet après-midi, de Terre-Neuve, M^{me} Cheryl Stagg de Communications Plus.

Bienvenue, Madame Stagg. Nous sommes très heureux de vous accueillir. Vous avez fait un long voyage pour nous rencontrer, et nous vous en remercions. Vous nous avez fourni copie de votre présentation. Vous pouvez commencer.

Mme Cheryl Stagg (présidente, Communications Plus): Merci. Il y a deux annexes à mon mémoire, mais je ne les lirai que s'il reste du temps à la fin de ma présentation. Cependant, j'aimerais vous faire lecture de la première partie de mon mémoire. Je crois qu'il me faudra un peu plus de 10 minutes, peut-être 12.

En juin 1992, j'ai fait parvenir, au nom de la Chambre de commerce de Stephenville et des quelques 70 entreprises du Sud-Ouest de Terre-Neuve, un mémoire à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux de 1987. Je m'adresse à vous pour donner suite à ces efforts. J'ai reçu et étudié les deux volumes du rapport de la Commission d'examen et j'aimerais tout d'abord vous faire part de certaines de mes conclusions à l'égard des travaux de cette commission.

L'une des annexes de mon mémoire fait état des problèmes dont nous avons fait rapport à la commission d'examen; cependant cela ne touche pas vraiment vos travaux. Je ne parlerai aujourd'hui que du rapport de la commission.

Tout d'abord, le rapport ne tient pas suffisamment compte des problèmes dont nous avons fait état dans notre mémoire et n'offre aucune recommandation visant à les régler. Il faudrait noter que seules huit pages, dans le volume 1, sont consacrées à l'incidence de la réforme sur les expéditeurs. On n'accorde pas au problème que vivent les expéditeurs l'importance qu'il mérite, et aucune recommandation n'est formulée à la fin de ce chapitre. Douze pages portent sur l'incidence de la réforme sur les voyageurs et une seule recommandation est formulée. On constate bien le parti pris des auteurs du rapport, car 57 pages sont consacrées à l'incidence de la réforme sur les transporteurs et 8 recommandations ont été formulées à cet égard.

[Texte]

Since our submission dealt primarily with impacts on shippers, you can perhaps understand our concern about the perfunctory attention given to our concerns.

Ours was the only submission forwarded to the NTARC from the province of Newfoundland. Based on the experiences we have had with the new acts regarding transportation, we consider ourselves the only resource able to offer enlightenment to the review commission regarding problems unique to businesses operating on the island part of our province. In spite of this, the review commission did not see fit to include us amongst the 106 organizations with which they later met for further consultation. We were neither informed of nor contacted by consultants retained to study different aspects of the review.

Interestingly, it turns out that both Sypher-Mueller and Fraser & Beatty had been retained by Stephenville in 1989-90 and paid princely sums to tackle our problems stemming from a combination of bad government decisions and deregulation. Had we known they had been retained, we might have taken action to ensure that employee A of each firm spoke to employee B so that the problems we encountered could have found their way into this report.

Three, the NTARC claimed in the preface of volume 1, page xv, that they had brought together experts in law, transportation, research, administration, and consultation from across the country. In fact, these experts hailed from British Columbia, Alberta, Manitoba, and Ottawa, Ontario. We do not believe that these experts fully grasped the impact of deregulation on shippers in Atlantic Canada.

Four, on page 22 of volume 1 the NTARC report says that in September 1992 it commissioned an independent survey of shippers' views and needs as they related to Canada's transportation system. I have been unable to find a business in our group that was surveyed.

• 1435

Five, in addition, the NTARC considered the results of a 1991 survey of Canadian shippers undertaken by the National Transportation Agency. Again, I am unaware of any contact made within our group.

Six, there was ample evidence in our experiences with the National Transportation Agency and the Competition Tribunal for the NTARC to conclude that there are serious procedural problems with enforcement of acts related to transportation in Canada. These problems rendered both agencies practically useless in enforcement of critical legislation related to situations that developed in Stephenville. I have attached as appendix B an outline of events in Stephenville and the government actions that caused the problems we are experiencing today. Time might not permit me to read them into the record, but the critical point is that Air Canada abandoned a profitable route and entered into anti-competitive activities to prevent another carrier from entering that marketplace. The details of that are outlined in appendix B.

[Traduction]

Puisque notre mémoire portait principalement sur les incidences de la réforme sur les expéditeurs, vous comprendrez que nous nous inquiétons de l'attention fort superficielle accordée à notre secteur.

Notre groupe est le seul représentant de Terre-Neuve à avoir fait parvenir un mémoire à la commission. Nous avons une longue expérience à l'égard de la mise en application de nouvelles lois dans le domaine des transports, et nous croyons être le seul groupe qui soit vraiment en mesure de saisir la commission des problèmes spécifiques auxquels doivent faire face les commerçants de notre région. Cependant, la commission n'a pas jugé bon de nous inclure dans les 106 organismes qu'elle a consultés par la suite. Aucun des experts dont les services ont été retenus par la commission n'ont jugé bon de nous renseigner ni même de communiquer avec nous.

Il est intéressant de noter qu'en 1989-1990, la ville de Stephenville a retenu les services des sociétés Sypher-Mueller ainsi que Fraser & Beatty, à qui l'on a versé des sommes considérables pour analyser les problèmes découlant de mauvaises décisions du gouvernement et de la déréglementation. Si nous avions su que les services de ces deux sociétés avaient également été retenus par la commission, nous aurions pu nous assurer que, dans chaque société, Monsieur X parlait à Monsieur Y pour que soient glissés, dans le rapport de la commission, une allusion à nos problèmes.

La commission dit, dans la préface du volume 1, à la page XV, que des spécialistes en droit, transport, recherches, administration et consultation de tout le pays ont été assemblés pour discuter de la question. En fait, ces experts venaient de la Colombie-britannique, de l'Alberta, du Manitoba et d'Ottawa en Ontario. Nous ne croyons pas que ces experts étaient pleinement informés de l'incidence de la déréglementation sur les expéditeurs de la région de l'Atlantique.

À la page 24 du volume 1, on précise que la commission a commandé une enquête indépendante, menée en septembre 1992, sur les opinions et les besoins des expéditeurs dans le contexte du système des transports canadiens. Aucun des membres de notre groupe n'a participé à cette enquête.

Cinquièmement, la commission a en outre examiné les résultats de l'enquête de 1991 effectuée par l'Office national des transports auprès des expéditeurs canadiens. Encore une fois, à ma connaissance, aucun membre de notre groupe n'a été consulté.

Sixièmement, nos relations avec l'Office national des transports et le Tribunal de concurrence nous ont montré qu'il y avait des preuves abondantes pour amener la commission à conclure qu'il y a de graves problèmes de procédure dans l'application des lois régissant les transports au Canada. Ces problèmes ont, à toutes fins pratiques, empêché ces deux organismes d'appliquer des mesures législatives essentielles dans des cas comme ceux que l'on a connus à Stephenville. Je vous ai fourni, à l'annexe B, un aperçu des événements qui se sont produits à Stephenville et des mesures gouvernementales qui sont à l'origine des problèmes auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui. Je n'aurai peut-être pas le temps de lire cette annexe aux fins du procès-verbal, mais l'élément essentiel est qu'Air Canada a abandonné une route rentable et a pris des mesures anti-compétitives pour empêcher tout autre transporteur de pénétrer ce marché. Les détails de cette affaire sont présentés dans l'Annexe B.

[Text]

Seven, with respect to regional development the mandate of the NTARC was not carried out adequately. Subsection 266(2) states that "the person or persons conducting the review shall assess the effect of legislation referred to in subsection (1) on shippers, travellers and carriers and on trade, regions and their economic development. . .". In our opinion, insufficient assessment was carried out in cases related to shippers and to regional economic development. It was therefore irresponsible for the NTARC to have made recommendation 33.

As a result of these failures, we wish to state to the House of Commons Standing Committee on Transportation that we believe the National Transportation Act, 1987 Review Commission did not complete the task assigned to it under paragraph 266(3)(e); namely, to assess "the impact of this Act on air service in various regions of Canada, particularly on routes having low traffic volumes". We request that further study be carried out with respect to the impact of the act on shippers on large geographic, but sparsely populated, regions so that recommendations can be presented to the government for consideration.

In section 2 we're questioning some of the statements and recommendations made specifically by the NTARC.

The following statements made by the NTARC in volume 1 of the report are not an accurate reflection of conditions in our area. We believe that the act must be designed to work for all Canadians, not just those who are living, working, and producing goods in locations where significant market energies and potentially healthy profits will attract carriers.

One, a statement they made is that regulatory reform has been a particular success in relation to freight services used to move Canadian goods to both domestic and foreign markets. Our comment is that in our case freight capacity through Stephenville has been virtually eliminated and the monopoly carrier has imposed rates that are substantially higher than in other airports in Newfoundland. Prior to 1989 we were shipping up to 2.5 million pounds of fresh fish product annually through our airport. Industries such as the giant scallop aquaculture farms in our area are dependent on air freight services.

Two, they state that costs for shippers have declined as competitive options have been made available to them. Our comment on that is that our costs have increased and there are no competitive options available to us.

Three, they say that passenger services have been enhanced dramatically since the National Transportation Act of 1987. They also say that many improvements have been made in the frequency and types of service. In our area passenger services have declined in Stephenville; jet service and direct flights to major centres have been eliminated; and flight frequencies have decreased.

[Translation]

Septièmement, la commission n'a pas bien rempli son mandat en ce qui a trait au développement régional. Le paragraphe 266(2) prévoit que «la personne ou les personnes qui effectuent l'examen doivent évaluer l'effet des lois visées au paragraphe (1) sur les expéditeurs, voyageurs et transporteurs, de même que sur le commerce et sur les régions et leur développement économique». À notre avis, elle n'a pas suffisamment bien évalué les questions qui intéressent les expéditeurs et celles qui sont liées au développement économique régional. La commission a donc fait preuve d'irresponsabilité en formulant la recommandation 33.

À cause de ces échecs, nous tenons à dire au Comité permanent des transports de la Chambre des communes que nous croyons que la commission d'examen de la Loi de 1987 sur les transports nationaux n'a pas rempli la tâche qui lui était confiée à l'alinéa 266(3)(e), à savoir, d'évaluer «l'effet de la présente loi sur le service aérien dans les diverses régions du Canada et notamment sur les trajets à faible trafic». Nous demandons qu'une nouvelle étude soit effectuée sur l'effet de la loi sur les expéditeurs dans de vastes régions géographiques à faible densité de population et que des recommandations soient soumises à l'examen du gouvernement.

Dans la deuxième partie, nous mettons en doute certaines des affirmations et des recommandations de la commission.

Les affirmations qui suivent, tirées du volume 1 du rapport de la commission ne reflètent pas fidèlement les conditions dans notre région. Nous croyons que la loi doit être conçue de manière à servir les intérêts de tous les Canadiens, et non pas seulement les intérêts de ceux qui vivent, qui travaillent et qui produisent des biens dans des régions où des marchés dynamiques et la perspective de bénéfices importants attireront les transporteurs.

Premièrement, la commission affirme que la réforme a eu des effets particulièrement heureux sur les services de fret transportant les marchandises canadiennes vers les marchés intérieurs et étrangers. À cela nous répondons que la capacité de fret a été, pour ainsi dire, éliminée à Stephenville et que le transporteur qui détient un monopole a imposé des tarifs qui sont considérablement plus élevés qu'aux autres aéroports de Terre-Neuve. Avant 1989, nous expédions jusqu'à 2,5 millions de livres de produits de poisson frais chaque année à partir de notre aéroport. Dans notre région, certaines industries, comme l'élevage de peptoncles, dépendent des services de fret aérien.

Deuxièmement, la commission affirme que les frais de transport des expéditeurs ont diminué au fur et à mesure que de nouvelles options leur étaient offertes. À cela nous répondons que nos coûts ont augmenté et que nous n'avons aucune option compétitive.

Troisièmement, elle dit avoir constaté que les services voyageurs se sont considérablement améliorés depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi de 1987. Elle prétend également que des améliorations majeures sont intervenues dans la fréquence et le type des services offerts. En ce qui nous concerne, les services de transport de passagers ont diminué à Stephenville; les vols en avion à réaction et les vols sans escale vers les grands centres ont été éliminés et les vols qui restent sont moins fréquents.

[Texte]

Four, they say that innovative fare offerings are now better tailored to meet customer demand. Our comment is that discount fare offerings have decreased; the numbers of seats offered in these special sales have been reduced; and bookings are required much longer in advance in order to be guaranteed that even full-fare space is even available.

Five, they state that there can be no doubt that Canada's industrial base has benefited from the reduction in cost and improvement in service that are directly attributable to the passage of the National Transportation Act, 1987. Our experience has been that not a single one of the businesses or industries in southwestern Newfoundland has benefited from a reduction in cost and there has been no improvement in service.

Six, they state that there can be no doubt that access to transportation for Canadians with disabilities has improved since 1987. Our comment is that transportation for passengers from our area who require assistance has been made more difficult. Aircraft are poorly designed; the Washington chair is undignified, uncomfortable, and unsafe; and there are fewer direct flights and longer travel times with frequent stops.

• 1440

Seven, they state that deregulation is paving the way toward lower prices and improved service for thousands of shippers and a variety of goods-producing industries. Our comment is that it just so happens most of them are located in central Canada. We certainly are not numbered amongst these fortunate shippers.

Eight, they state that the government must rationalize a very large inventory of superfluous infrastructure and at the same time stimulate further investment of private capital in priority infrastructure having specific public benefit and competitive advantage for the country. Our concern here is the attitude that determined the list of inventory that should have priority status. While it may very well be that, as the report suggests, the volume of freight moved by air carriers is insignificant when compared with the absolute volumes moved by surface modes, it is not insignificant to us. It is likely insignificant to carriers and maybe to the NTARC, but we are concerned that this attitude may find its way into the process of determining which infrastructure is superfluous—and in fact they mention Pearson and Mirabel and a new port south of Vancouver.

Nine, this attitude, combined with recommendation 33 that section 3 of the NTA, 1987 exclude any reference to regional development as an element of transportation policy, is unacceptable to us. Other sections of the report contradict the rationale for this recommendation, and I have added appendix A, which contains direct quotes from the NTARC report, to support this point.

Section 3 just covers some of the suggestions that we are making to the House standing committee, hoping that they might be considered.

[Traduction]

Quatrièmement, elle déclare que des tarifs innovateurs sont aujourd'hui proposés, qu'ils sont mieux adaptés à la demande des usagers. Or, il arrive moins souvent qu'on nous offre des tarifs réduits et lorsque cela se produit, le nombre de sièges disponibles à ces tarifs spéciaux est réduit. En outre, il faut réserver beaucoup plus longtemps à l'avance pour être sûr d'avoir une place, même à plein tarif.

Cinquièmement, la commission affirme qu'il ne fait nul doute que l'assise industrielle canadienne a bénéficié de baisses de prix et d'améliorations de services qui sont directement attribuables à la loi de 1987. D'après notre expérience, il n'y a pas une seule entreprise ou industrie du Sud-Ouest de Terre-Neuve qui a bénéficié d'une baisse de coûts et il n'y a eu aucune amélioration du service.

Sixièmement, elle dit qu'il est certain que l'accès au transports par les Canadiens handicapés s'est amélioré depuis 1987. À cela nous répondons que pour les passagers de notre région qui ont besoin d'aide, l'accès au transports est devenu plus difficile. Les avions sont mal conçus. Le fauteuil Washington est humiliant, inconfortable et peu sûr. Comme il y a moins de vols directs, les temps de déplacement sont plus longs et les escales plus fréquentes.

Septièmement, elle prétend que la déréglementation ouvre la voie à une baisse des prix et à une amélioration des services pour des milliers d'expéditeurs et pour diverses industries qui produisent des biens. Or, il se trouve, par hasard, que la plupart d'entre eux sont installés dans le Canada central. Nous ne sommes certainement pas au nombre de ces heureux expéditeurs.

Huitièmement, la commission déclare que le gouvernement doit rationaliser une infrastructure pléthorique tout en encourageant les investissements privés dans les infrastructures prioritaires qui apporteront un avantage collectif certain et amélioreront notre compétitivité. Ce que nous redoutons à cet égard c'est l'attitude de ceux qui ont établi la liste des infrastructures qui devraient être considérées comme prioritaires. C'est peut-être tout à fait vrai, comme le dit le rapport, que le volume du fret aérien est insignifiant comparé au chiffre absolu des modes de surface, il n'est pas insignifiant pour nous. Il est probablement insignifiant pour les transporteurs et peut-être même pour la commission, mais nous craignons que cette attitude influence le processus de détermination des infrastructures superflues—en fait, la commission mentionne les aéroports Pearson et Mirabel et un nouveau port, au sud de Vancouver.

Neuvièmement, cette attitude, conjuguée à la recommandation 33 de retirer de l'article 3 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux la mention du développement régional comme élément de la politique des transports, est pour nous inacceptable. D'autres parties du rapport contredisent les arguments invoqués pour justifier cette recommandation et vous trouverez à l'annexe A les citations tirées du rapport de la commission qui prouvent ce que je viens d'avancer.

Dans la partie 3, nous faisons quelques suggestions au comité permanent de la Chambre, dans l'espoir qu'il les examinera.

[Text]

We have a problem, especially with part A. There should be an assessment of the criteria used to determine remoteness when it comes to dividing the regulated from the deregulated areas. What is it, for instance, that makes Flin Flon, Manitoba and Fort McMurray remote, but Stephenville, Newfoundland not remote. I am not absolutely certain of Flin Flon and Fort McMurray, because it is hard to follow the map that was included in that report, but these are roughly in the area. Is it distance from railway lines? Is it highway travel time to major airports? Is it highway travel time to a major population centre? We would like to know what the criteria are so that we could apply them to island operations.

I want to point out to the committee members that the NTARC claims in its report that 80% of Canadian shippers have access to two rail lines. I think we can safely assume that at least that many have unencumbered access to intraprovincial highway systems as well. However, in our case we have no access to rail service. We are on an island and have impediments to our access to intraprovincial highway systems, such as the 12-hour wait between ferry departures.

The only potential we have for immediate access to transportation is through air services. For that reason alone, the air transportation problems of Newfoundland and Atlantic Canada require further study.

At the moment most of our air cargo or air freight is sent to St. John's. Taking a piece of southwestern Newfoundland freight to St. John's is the equivalent of dropping a piece of freight for a Toronto company off in New York City, or dropping a piece for a Calgary company off in Vancouver. The distances by highway are pretty well the same. I think we would agree that it would be totally unacceptable to a Toronto company to have its freight dropped in New York City.

This situation has developed only since deregulation.

Solutions have to be found for the movement of time-sensitive freight if we are to do anything to support ourselves in Newfoundland. Further study may reveal that it might be appropriate to regulate a dedicated air freight service into areas isolated in the way ours is. Or it may indicate that a subsidy should be provided to a carrier for air cargo.

Part B: Further investigation should be carried out related to the responsiveness of enforcement agencies responsible for monitoring actions of carriers—specifically, in our case, the National Transportation Agency and the Competition Tribunal. We believe that their failures to carry out their responsibilities in a timely manner have had possibly irreversible effects on our air service and, in turn, our economy. We did not expect to have to incur tremendous expense in an attempt to force them to do their work.

[Translation]

Nous avons une objection, surtout en ce qui a trait à la partie A. Il faudrait évaluer des critères utilisés pour définir un endroit éloigné en vue de déterminer quelles régions seront réglementées et lesquelles ne le seront pas. Par exemple, pourquoi Flin Flon, au Manitoba, et Fort McMurray sont-ils des endroits éloignés, mais pas Stephenville, Terre-Neuve. Je ne suis pas absolument certaine pour ce qui est de Flin Flon et de Fort McMurray, car il est difficile de lire la carte qui figure dans le rapport, mais ces villes sont situées plus ou moins dans la région visée. Est-ce la distance entre ces villes et les lignes de chemins de fer? Est-ce le temps qu'il faut pour se rendre par la route aux grands aéroports? Est-ce le temps qu'il faut pour se rendre par la route aux principaux centres urbains? Nous aimerions savoir quels sont les critères afin que nous puissions les appliquer à nos activités sur l'île.

J'attire l'attention des membres du comité sur le fait que la commission prétend dans son rapport que 80 p. 100 des expéditeurs canadiens ont accès à deux lignes de chemins de fer. Je pense que nous pouvons supposer, sans risquer de nous tromper, qu'ils sont au moins aussi nombreux à avoir un accès libre aux réseaux routiers intraprovinciaux. Toutefois, dans notre case, nous n'avons pas du tout accès aux services ferroviaires. Nous sommes sur une île et nous devons surmonter certains obstacles pour avoir accès au réseau routier intraprovincial, comme le fait qu'il y a un traversier toutes les 12 heures seulement.

Le seul mode de transport auquel nous pourrions avoir un accès immédiat, c'est le transport aérien. Ne serait-ce que pour cette seule raison, il faut de nouveau examiner les problèmes de transport aérien à Terre-Neuve et dans la région de l'Atlantique.

À l'heure actuelle l'essentiel de notre fret aérien arrive à St. John's. Le fait d'envoyer à St. John's des marchandises destinées à une entreprise du Sud-Ouest de Terre-Neuve c'est la même chose que d'envoyer à New-York une marchandise destinée à une entreprise de Toronto ou de livrer à Vancouver des marchandises destinées à une entreprise de Calgary. Les distances, par la route, sont à peu près les mêmes. Je pense que vous seriez d'accord avec moi pour dire qu'une entreprise torontoise trouverait totalement inacceptable que ses marchandises soient envoyées à New-York.

Cette situation est née de la déréglementation.

Il faut trouver des solutions pour le transport de marchandises à délai de livraison critique si nous voulons survivre à Terre-Neuve. Une étude plus approfondie montrerait peut-être qu'il conviendrait de réglementer un service de fret aérien exclusif dans les régions isolées comme la nôtre, ou encore qu'il faut subventionner un transporteur pour qu'il offre un service de fret aérien.

Partie B: Il faudrait examiner plus à fond l'efficacité des organismes d'exécution chargés de surveiller les activités des transporteurs—en l'occurrence, l'Office national des transports et le Tribunal de la concurrence. Nous croyons que le fait qu'ils ne se sont pas acquittés de leurs responsabilités en temps opportun a eu des effets peut-être irréversibles sur notre service aérien et, par conséquent, sur notre économie. Nous n'avions pas prévu que nous allions devoir assumer des coûts énormes pour essayer de les obliger à faire leur travail.

[Texte]

We have learned that the effect of decisions made in Ottawa without adequate understanding of the nature of the economy in Atlantic Canada can take many years to correct. In our case, ours has been the perfect example of an ant trying to move a rubber-tree plant. Our high hopes have now been invested in the House of Commons Standing Committee on Transportation.

Part C: Further analysis of the needs of shippers and travellers in Atlantic Canada, particularly on island provinces, is necessary. Inadequate attempts have been made to survey users, who have already indicated to various agencies that there are major problems. Even if they had taken the easy way out and studied the Senate committee report of hearings held in Stephenville in 1990 following the abandonment by Air Canada, some recommendations might have found their way into the report.

● 1445

Part D is very important. Suitability of the design of aircraft licensed to serve small centres requires review. For example, with the changes since 1987, smaller aircraft such as the Dash-8 and Bae 146 are appearing in increasing numbers. In fact, in western Newfoundland there is presently only one large jet aircraft in service, connecting Deer Lake with St. John's and Labrador.

Just last week Canadian Airlines International announced its intention to discontinue operations in Deer Lake and Labrador. What most residents in Newfoundland still don't realize is that once this service will be discontinued, we shall no longer have the capability of moving a stretcher medical case out of western Newfoundland by air. If a patient has to be moved to St. John's or Halifax for medical treatment, then he or she is facing an 8- to 10-hour ambulance ride or a 17-hour road and ferry trip.

Handicapped travellers using Dash-8 or Bae 146 aircraft are loaded like a piece of freight onto a Washington chair simply because the doorways of the aircraft are not wide enough to accommodate a regular wheelchair, and it is the same with the stretcher case. The doorways are not wide enough. A regular wheelchair can't even get into the aisle to the first row of seats. It is too narrow to fit the chair into.

These are the types of things that affect quality of life in our area. They affect decisions of major corporations in establishing plants or offices in outlying regions of Canada. Some of these problems may be correctable, but because the numbers of people affected are so few, the industry is unlikely to address problems voluntarily.

We in Stephenville believe that some conditions should be applied to those wishing to obtain a licence to provide service. Licensees should be required to use aircraft that are able to accommodate wheelchairs and stretcher cases. It means that aircraft such as Dash-8s need to have a few seats that can be laid flat to hold a stretcher. It also means that the manufacturers of aircraft have to design entrances that are wide enough to pass a stretcher through. If these things become a condition of licensing, then the manufacturers will soon accommodate the wishes of carriers and implement design changes.

[Traduction]

L'expérience nous a appris qu'il faut parfois de nombreuses années pour corriger l'effet de décisions prises à Ottawa par des gens qui ne connaissent pas bien l'économie de la région de l'Atlantique. Pour nous, c'est exactement essayer de déplacer des montagnes. Maintenant, nous avons mis tout notre espoir dans les travaux du Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Partie C: Il faudrait analyser davantage les besoins des expéditeurs et des voyageurs de la région de l'Atlantique, surtout dans les îles. On a fait des enquêtes insuffisantes auprès des usagers qui ont déjà dit à divers organismes qu'il y a des problèmes majeurs. Même si elle avait opté pour la solution de facilité et s'était contentée d'examiner le rapport du comité sénatorial qui a tenu des audiences à Stephenville en 1990 après l'abandon de certains services par Air Canada, la commission aurait peut-être trouvé le moyen de faire des recommandations.

La partie D est très importante. Il faudrait examiner dans quelle mesure les avions utilisés par les titulaires de licence pour desservir les petits centres sont adaptés aux besoins. Par exemple, depuis les modifications de 1987, de petits appareils comme le Dash-8 et le Bae 146 sont utilisés de plus en plus souvent. En fait, dans l'Ouest de Terre-Neuve il y a, à l'heure actuelle, un seul gros avion à réaction qui est utilisé pour assurer la liaison entre Deer Lake, St. John's et le Labrador.

Pas plus tard que la semaine dernière, Canadian International annonçait son intention de mettre fin à ses activités à Deer Lake et au Labrador. La plupart des habitants de Terre-Neuve n'ont pas encore compris que lorsque ce service aura disparu, nous ne pourrons plus évacuer un blessé sur civière de l'Ouest de Terre-Neuve par voie aérienne. Un patient qui devra être transféré à St. John's ou Halifax pour un traitement, devra endurer un trajet de 8 à 10 heures en ambulance ou de 17 heures par route et traversier.

Les personnes handicapées qui voyagent à bord d'un Dash-8 ou d'un Bae 146 sont chargées comme du fret sur un fauteuil Washington pour la simple raison que les portes de ces avions ne sont pas assez larges pour laisser passer un fauteuil roulant normal ou une civière. Les portes ne sont pas assez larges. Un fauteuil roulant normal ne peut même pas se rendre à la première rangée de fauteuils parce que le couloir est trop étroit.

Ce genre de choses nuit à la qualité de vie dans notre région. Elles influencent les décisions des grandes entreprises qui songent à ouvrir des usines ou des bureaux dans les régions éloignées du Canada. Il y a des solutions à ces problèmes, mais comme le nombre de personnes touchées est si faible, il est peu probable que l'industrie les appliquera volontairement.

À Stephenville, nous croyons qu'il faut imposer des conditions aux transporteurs qui demandent une licence pour fournir un service. Les titulaires de licences devraient être obligés d'utiliser des avions qui peuvent être adaptés pour faire de la place aux fauteuils roulants et aux civières. Par exemple, il faudrait qu'un avion comme le Dash-8 ait quelques sièges rabattables où l'on pourrait installer une civière. Cela veut dire que les fabricants d'avions devront prévoir des portes assez larges pour permettre le passage d'une civière. Si les licences étaient assorties de conditions comme celles-là, les fabricants tiendraient rapidement compte des désirs des transporteurs et adapteraient leurs avions en conséquence.

[Text]

Although the NTARC has recommended further study of transportation for handicapped persons, I wish to indicate our strong objection to this statement on page 40 of volume 1:

While far from complete, there can be no doubt that access to transportation for Canadians with disabilities has improved since 1987.

There have been no improvements in our little corner of Canada, and the deterioration of service that we are now seeing has come only since the elimination of the larger jet aircraft previously in our service.

I have one other short comment to make. I got a fax this morning from the Atlantic Provinces Chamber of Commerce. They had their annual meeting in Gander, Newfoundland on the weekend of May 28 and 29, and they have passed a resolution that will be forwarded to the House standing committee. It is a half-page resolution, if you would like me to read that into the record as well. The recommendation is that:

The federal government continue to use transportation policy to encourage regional economic development by the retention of regional economic development as an integral element of the national transportation policy in legislation and further by:

1. continuing to support and enhance the Atlantic Region Freight Assistance program with the objective of improving the competitive position of Atlantic Region manufacturers and producers in the markets of Canada;

2. ensuring that regional economic development is not disadvantaged by transportation cost recovery and where there is a conflict between cost recovery and regional economic development, regional economic development must take precedence;

3. in cooperation with the governments of the Atlantic Provinces develop a means of ensuring the provision of an adequate national highway system;

4. adoption of a national rail network and establishment of mechanisms to prevent the abandonment of central rail lines;

- (5) sensible and realistic air links to communities throughout Atlantic Canada to facilitate orderly economic development.

I don't have another copy of this, but you are welcome to this one.

The Chairman: Thank you very much, Ms Stagg, for an interesting presentation. My first question to you would be, is there anything in the review commission report with which you agree?

Ms Stagg: Well, it appears, reading through it, that the National Transportation Act of 1987 has in fact improved service in most areas of Canada, and I am happy to hear that. I believe that it probably has. It's just that in our situation, on an island, there are some specific problems that, probably because they affect such a small number of people and such a small number of businesses, didn't seem to make it into the report.

[Translation]

Bien que la commission recommande une nouvelle étude du transport des personnes handicapées, je tiens à exprimer notre vive objection à cette affirmation qui se trouve à la page 45 du volume 1:

Il reste encore beaucoup à faire, mais il est certain que l'accès aux transports par les Canadiens handicapés s'est amélioré depuis 1987.

Il n'y a eu aucune amélioration dans notre petit coin de pays, et la détérioration du service que nous constatons maintenant a commencé seulement après qu'on a cessé d'utiliser un gros avion à réaction dans notre région.

J'ai un dernier bref commentaire à faire. J'ai reçu ce matin une télécopie de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique. Elle a tenu son assemblée annuelle à Gander, Terre-Neuve, les 28 et 29 mai et elle a adopté une résolution qui sera envoyée au comité permanent. C'est un texte d'une demi-page que je pourrais lire aux fins du procès-verbal, si vous le souhaitez. La Chambre de commerce recommande que:

Le gouvernement fédéral continue à se servir de la politique des transports pour encourager le développement économique régional en conservant cet objectif comme élément intégral de la politique nationale des transports et de la loi et:

1. en continuant à appuyer et à rehausser le Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique afin d'améliorer la compétitivité des manufacturiers et des producteurs de la Région atlantique sur les marchés canadiens;

2. en veillant à ce que le développement économique ne souffre pas du recouvrement des coûts du transport et en s'assurant que le développement économique régional aura la priorité lorsqu'il y a conflit entre cet objectif et le recouvrement des coûts;

3. en trouvant le moyen de créer un réseau d'autoroutes nationales adéquat, en collaboration avec les gouvernements des provinces de l'Atlantique;

4. en établissant un réseau ferroviaire national et en mettant en place des mécanismes qui empêcheront l'abandon de lignes de chemin de fer principales;

5. en assurant aux collectivités de toute la région de l'Atlantique des liaisons aériennes judicieuses et réalistes afin de faciliter un développement économique méthodique.

Je n'ai pas d'autre exemplaire de ce document, mais je veux bien vous laisser celui-ci si vous voulez.

Le président: Merci beaucoup, madame Stagg, pour cet exposé intéressant. Comme première question, j'aimerais vous demander s'il y a quelque chose dans le rapport de la commission d'examen avec quoi vous êtes d'accord?

Mme Stagg: Eh bien, il semble, à la lecture de ce rapport, que la Loi sur les transports nationaux de 1987 a effectivement permis d'améliorer le service dans la plupart des régions du Canada, ce dont je suis ravie. Je pense que c'est probablement vrai. Il n'empêche que nous, qui habitons dans une île, avons quelques problèmes précis dont il n'est pas question dans le rapport, probablement parce qu'il touche un si petit nombre de personnes et d'entreprises.

[Texte]

[Traduction]

● 1450

Because we spent so much money in Stephenville since 1989 trying to get our information through to the various agencies, we feel we deserved a little more contact and response from that review commission. It appears that the solutions were just too much trouble.

The Chairman: Are you appearing before the committee today with the endorsement of the Stephenville Chamber of Commerce?

Ms Stagg: Yes, I am, and also the Town of Stephenville.

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, I want to start off by saying to Ms Stagg that I am deeply concerned as an Atlantic Canadian about the report that you've given us today. I'm concerned because I know Stephenville, I know that area of Newfoundland, and indeed Atlantic Canada is different from most other parts of Canada, and Newfoundland and the west coast of Newfoundland are very much different from other parts of Atlantic Canada.

Clearly the test of a government's ability to develop policy for a nation as diverse as Canada is its recognition of special cases. I don't think they've done that in this case. I'm very concerned that Stephenville and the Chamber of Commerce have put forward as much money as they have and feel that it's been all for naught and that somehow the concerns of the regions just don't matter.

I'm concerned about the report generally that has come down because it seems to have almost a fatal flaw in it. The fatal flaw is that it wishes to have every transportation policy in Canada dictated by the bottom line. That's what they want to do here. If something doesn't make absolute economic sense then it should just go the way of the dodo bird. If it doesn't make sense to maintain rail lines, they should be allowed to abandon them. If it doesn't make sense to fly an aircraft into Stephenville, they should be allowed to discontinue the route.

Talking about going the whole line of cost recovery, I remember two years ago when Air Nova were almost apoplectic concerning the government's stated intention to look at full cost recovery at airports. They came out with a report which was pretty startling. They looked at the difference in airport landing fees which would have to be paid for a 727 landing in Toronto, or one landing in Stephenville or Corner Brook. I'm not sure which example they used.

Clearly, smaller airports do not have as many passengers coming through them to absorb the cost. Their concern was that, if you go strictly to a user-pay basis, the regions of Canada in the smaller centres will inevitably end up being disconnected from the transportation systems because the cost of tickets and cost recovery simply will put the service out of reach for most of the people in those areas.

À Stephenville, nous avons dépensé tellement d'argent depuis 1989 pour informer les divers organismes de notre situation, que nous pensions mériter que la commission nous consulte un peu plus et qu'elle soit un peu plus sensible à nos problèmes. Il semble que les solutions auraient demandé trop d'efforts.

Le président: Comparez-vous aujourd'hui devant le comité avec l'appui de la Chambre de commerce de Stephenville?

Mme Stagg: Oui et avec l'appui de la ville de Stephenville.

M. MacDonald: Monsieur le président, je tiens tout d'abord à dire à M^{me} Stagg qu'en tant que Canadien de l'Atlantique je suis très préoccupé par le rapport qu'elle nous a présenté aujourd'hui. Je suis préoccupé parce que je connais Stephenville, je connais cette région de Terre-Neuve et, comme il y a des différences entre la région de l'Atlantique et presque toutes les autres régions du Canada, il y en a aussi entre Terre-Neuve et la côte Ouest de Terre-Neuve et les autres régions de l'Atlantique.

L'une des choses qui nous permet de juger de la capacité d'un gouvernement d'élaborer des politiques pour une nation aussi diversifiée que le Canada c'est le fait qu'il ait, ou non, reconnu les cas spéciaux. En l'occurrence, je pense qu'il ne l'a pas fait. Je trouve très préoccupant que Stephenville et la Chambre de commerce ait dépensé autant d'argent et qu'ils aient néanmoins le sentiment que tous leurs efforts ont été vains et que les préoccupations des régions ne sont pas importantes.

D'une façon générale, le rapport qui a été déposé m'inquiète car il semble contenir un défaut majeur en cela qu'il préconise que la politique des transports du Canada soit déterminée par la rentabilité. C'est ce que préconise ce rapport. Si quelque chose n'est pas parfaitement raisonnable sur le plan économique, cela devrait disparaître comme les dinosaures. S'il n'est pas raisonnable de maintenir des lignes ferroviaires, leurs exploitants devraient pouvoir les abandonner. S'il n'est pas raisonnable d'assurer un service aérien à Stephenville, les transporteurs devraient pouvoir abandonner cette route.

Pour ce qui est du recouvrement pur et dur des coûts, je me rappelle qu'il y a deux ans, Air Nova était au bord de l'apoplexie lorsque cette compagnie a appris que le gouvernement avait l'intention d'examiner la possibilité d'obliger les aéroports à récupérer tous leurs coûts. Ils ont préparé un rapport assez étonnant. Ils ont examiné la différence entre les droits d'atterrissage pour un 727 à Toronto et les droits d'atterrissage pour le même appareil à Stephenville ou à Corner Brook. Je ne sais plus très bien quel exemple ils ont utilisé.

Il est évident que les petits aéroports sont moins achalandés et qu'il y a moins de passagers pour absorber les coûts. Air Nova craignait que si l'on applique strictement le principe des usagers payants, les régions du Canada qui sont moins peuplées seront inévitablement privées d'accès au réseau de transport parce que le prix des billets et le recouvrement des coûts rendront ce service inabordable pour la plupart des habitants de ces régions.

[Text]

I, for one, feel very strongly that transportation policy must always have regional development as one of its imperatives. It's the nature of our country. We're not in Japan with 130 million people in a very small series of islands, a very compact area. This is a very large country. It's very diverse, and it was transportation systems and access to transportation systems that put this country together.

I'm disturbed about the comments that you've made on the availability of a level of quality air service into your part of Newfoundland that would allow individuals who are disabled travellers, or people who are ill, to be transported not just in a safe manner but also in a dignified manner. Can you tell me is this one person, two persons, ten people a year, and what is the level of discomfort that would currently be imposed?

Ms Stagg: May I just make a comment on your previous comment when you talked about cost recovery. I want the committee to understand that we're sympathetic with areas that don't have paying business, but in Stephenville Air Canada were making a profit. They increased their profit by 12%. The minute Air Canada pulled out, Bradley First Air actually came in, hired staff and opened an office. They had to stop again because Air Canada, even though they had abandoned that marketplace, refused to deal with First Air to allow them joint-fare arrangements like they do into Labrador. They even stated that the reason they did that was to protect their commuter company, Air Nova, in an airport which is two hours away.

• 1455

We didn't decide that there were two catchment areas for this traffic. The CTC, in 1980, imposed that decision on us. We wanted to say it was a one-catchment area because we have a superior airport. The CTC imposed that decision. Millions and millions of dollars were then put into improving a facility in a neighbouring airport, and then Air Canada pulled out and reversed themselves. They had been the strongest fighter in the case in 1980. They convinced the CTC it was a two-catchment area. When they pulled out in 1989 they convinced the NTA it was a one-catchment area. They had to protect their commuter service, Air Nova, in the Deer Lake area, and refused to deal with Bradley First Air. It was a profitable market.

Since then a number of businesses that used that market have gone under. We spent 14 years developing the giant-scallop farms. They ship fresh products. We can't get them out of Stephenville. There's no cargo space for them. I wanted to make that clear first. Bradley was coming in because it was a profitable service. A lot of Stephenville people are related to businesses or families that have moved to Fort McMurray or Calgary. They very rarely stopped off in Toronto, so they needed to buy two separate tickets. The cost wasn't feasible.

Regarding the indignity and the lack of safety for the transportation of handicapped people, sometimes you may have seen a Washington chair in airports. It is a very, very high-backed narrow chair. It's the only one that can fit through the

[Translation]

Pour ma part, je crois fermement que le développement régional doit rester l'un des impératifs de la politique des transports. Notre géographie nous l'impose. Nous ne sommes pas au Japon où 130 millions de personnes vivent regroupées sur un très petit nombre d'îles, sur un territoire minuscule. Notre pays est vaste, il est très diversifié et ce sont les réseaux de transport et l'accès à ces réseaux qui ont permis de bâtir ce pays.

Je suis troublé par les commentaires que vous avez fait sur l'indisponibilité d'un service aérien de qualité dans votre région de Terre-Neuve pour les voyageurs handicapés ou pour les malades qui doivent être transportés, non seulement de façon sûre, mais également dans le respect de leur dignité. Pouvez-vous me dire s'il y a une, deux, dix personnes qui se retrouvent dans cette situation chaque année et quel est le niveau d'inconfort qu'on leur impose?

Mme Stagg: Tout d'abord, si vous me le permettez, je voudrais dire juste un mot sur votre commentaire au sujet du recouvrement des coûts. Je veux que le comité sache que nous sympathisons avec les régions où ces services ne sont pas rentables mais, à Stephenville, Air Canada réalisait des bénéfices. Ces bénéfices ont augmenté de 12 p. 100. Dès qu'Air Canada s'est retirée, Bradley First Air a pris sa place; il a embauché du personnel et ouvert un bureau. Ce nouveau transporteur a dû mettre fin à ses activités parce qu'Air Canada, qui avait abandonné ce marché, a refusé de traiter avec lui et d'établir un tarif commun comme il le fait au Labrador. Air Canada a même dit avoir agi ainsi pour protéger son entreprise de navette-avion, Air Nova, qui assure un service à partir d'un aéroport à deux heures de distance.

Ce n'est pas nous qui avons décidé qu'il y avait deux bassins de clientèle pour ce service. La Commission canadienne des transports nous a imposé cette décision en 1980. Nous disions qu'il y avait un seul bassin de clientèle puisque nous avions un aéroport de niveau supérieur. La CCT nous a imposé cette décision. Des millions et des millions de dollars ont alors été investis pour améliorer les installations d'un aéroport voisin, puis Air Canada s'est retirée en se contredisant. C'est Air Canada qui avait lutté le plus fort en 1980. Elle avait convaincu la CCT qu'il y avait deux bassins de clientèle. Lorsqu'elle s'est retirée en 1989, elle a réussi à convaincre l'ONT qu'il n'y avait qu'un seul bassin de clientèle. Elle voulait protéger son service de navette-avion, Air Nova, dans la région de Deer Lake et a refusé de faire affaires avec Bradley First Air. C'était un marché rentable.

Depuis lors, un certain nombre d'entreprises qui utilisaient ce marché ont fait faillite. Nous avons mis 14 ans à établir des élevages de pétoncles géants qui expédient des produits frais, mais qui ne peuvent le faire à partir de Stephenville car il n'y a pas d'espace de chargement. Je voulais d'abord préciser cela. Bradley a décidé d'offrir ce service parce qu'il était rentable. Un grand nombre d'habitants de Stephenville ont des relations d'affaires ou des parents à Fort McMurray ou à Calgary. Comme ils faisaient rarement escale à Toronto, ils étaient obligés d'acheter deux billets. Le coût était prohibitif.

Au sujet de l'humiliation et du manque de sécurité pour le transport des personnes handicapées, vous avez peut-être déjà vu un fauteuil Washington dans un aéroport. C'est un fauteuil étroit avec un dossier très, très haut. C'est le seul qui puisse

[Texte]

doorway of a Dash-8 or a Bae 146. The handicapped person is seated on that and strapped around the shoulders, around the waist and around the ankles. Then it's tipped back and taken out like one of the dollies that you move freight on, and the person is taken out to the aircraft that way.

When you're talking about an airport like Halifax, for example, you have a long distance to travel down a corridor and then outside in the elements, and it's quite an undignified process. Previous to this Air Canada was operating a DC-9 service for the six winter months of the year, and because it couldn't handle the large volume of traffic for the six almost non-winter months of the year, they had to change to a larger aircraft, a 727, and the handicapped people had direct flights to Montreal. They could disembark the airport through the corridors, these ones that you wheel right to the aircraft in the larger airports.

It's undignified. They're frightened when they're strapped onto that chair and their arms are strapped down. They have no way to catch themselves if they tumble. The airline personnel are not trained adequately to handle the handicapped people who are shipped in this manner. I won't say they travel in that manner; they're shipped in that manner. It's a problem for them.

Mr. MacDonald: I want to ask a little bit about the impact on business in the Stephenville area, in that part of Newfoundland. With the change in the type of air service and the availability of cargo space, has it had a negative impact on the activity, or level of activity of some businesses in the area? You mentioned aquaculture. What has happened there? Are they now shipping that out through St. John's?

Ms Stagg: They haven't been able to take advantage of some of the market opportunities they've had, especially Asian markets or in the Asian communities in mainland Canada. Sometimes they will truck them to Deer Lake and ship them out of there in order to get the space, because Deer Lake now has an overcapacity in seats. It's almost the same sort of thing that happened in Toronto and Montreal and Ottawa, that corridor in 1990, when everybody in their greed rushed in to get that great market energy that was there. Of course, there was overcapacity and delayed flights. The same thing has happened in Deer Lake. Everybody is competing for the market share on the west coast through Deer Lake.

Because there's an overcapacity there and you get a Dash-8 leaving with maybe five or six passengers on it, this leaves some space in the cargo hold. On an aircraft that leaves Stephenville, where there's no overcapacity and in the summertime you have to reserve maybe six weeks in advance to get a seat on a certain date, when flights are full the cargo hold is full of baggage, so there is precious little space. The cost per pound to ship that commodity is double in Stephenville that it is in Deer Lake. It's exactly double.

[Traduction]

passer par la porte d'un Dash-8 ou d'un Bae 146. On assoit la personne handicapée dans ce fauteuil et on l'attache avec des courroies autour des épaules, de la taille et des chevilles. Puis on renverse le fauteuil à la manière des diables utilisés pour déplacer le fret, et c'est ainsi qu'on mène la personne handicapée à l'avion.

Dans un aéroport comme celui d'Halifax, par exemple, il faut parcourir de longs couloirs et franchir des distances considérables dehors par tous les temps et c'est humiliant. Auparavant, Air Canada utilisait un DC-9 pendant les six mois d'hiver et comme cet avion ne suffisait pas pour l'important trafic pendant les six autres mois qui ressemblent un peu moins à l'hiver, la compagnie était obligée d'utiliser un avion plus gros, un 727, et les personnes handicapées pouvaient se rendre à Montréal sans escale. Elles pouvaient descendre de l'avion par les passerelles qui, dans les grands aéroports, relient l'avion et l'aéroport.

C'est humiliant. Elles ont peur parce qu'elles sont attachées à ce fauteuil par des courroies et que leurs bras sont immobilisés. Si elles glissent, elles ne peuvent se raccrocher à quoi que ce soit. Le personnel des lignes aériennes n'est pas assez bien formé pour s'occuper des personnes handicapées qui sont expédiées de cette façon. Je ne dis pas qu'ils voyagent de cette façon; je dis bien qu'ils sont expédiés de cette façon. C'est un problème pour elles.

M. MacDonald: J'aimerais en savoir un peu plus sur les retombées sur le secteur commercial dans la région de Stephenville, dans cette partie de Terre-Neuve. Est-ce que les changements au service aérien et l'absence d'espace de chargement a eu un effet négatif sur l'activité, le niveau d'activité des entreprises de la région? Vous avez mentionné l'aquaculture. Qu'est-il arrivé dans ce secteur? Les éleveurs sont-ils obligés d'expédier leurs produits en passant par St. John's?

Mme Stagg: Ils n'ont pas pu profiter de certaines possibilités commerciales qui s'offraient à eux, surtout les marchés asiatiques ou les collectivités asiatiques sur la masse continentale du Canada. Ils sont parfois obligés d'envoyer leurs produits par camion jusqu'à Deer Lake, puisqu'à Deer Lake, il y a maintenant une capacité excédentaire. C'est à peu près ce qui s'est produit dans le couloir qui relie Toronto, Montréal et Ottawa en 1990 lorsque, poussé par la convoitise, tout le monde s'est précipité pour profiter du marché très fort qui existait à cet endroit. Évidemment, cela a abouti à une capacité excédentaire et à des retards dans les vols. La même chose s'est produite à Deer Lake. Tout le monde passe par Deer Lake pour essayer de se tailler une place sur le marché de la côte Ouest.

Comme il y a une capacité excédentaire et que des Dash-8 décollent avec, à leur bord, cinq ou six passagers seulement, il reste de la place dans la soute. À Stephenville, il n'y a pas de capacité excédentaire et, l'été, il faut réserver parfois jusqu'à six semaines à l'avance pour obtenir une place pour une certaine date, alors les vols sont complets et la soute pleine de bagages, de sorte qu'il reste très peu de place pour le fret. Le prix par livre d'expédition de ce produit est deux fois plus élevé à Stephenville qu'à Deer Lake. C'est exactement le double.

[Text]

They're taking advantage of their monopoly situation and the very limited space they have. If you want that product to be guaranteed delivery and not be bumped, say, in Sydney, if that flight leaves and it's got room for three or four more passengers when it leaves Stephenville, if it stops in Sydney and picks up three or four more passengers and baggage has to go in that space, the scallops are taken out and left on the ramp in Sydney unless you pay even more to get guaranteed delivery. The freight will take priority over passengers if you pay the extra cost.

Any time sensitive freight that's coming in to us—it could be cut flowers or it could be... Well, we have problems getting human remains in. If somebody happens to die when they are in Toronto, the human remains have to be shipped home. There was a period of time when we had to send a hearse with two people to Gander, which is a five-hour drive, and the family would incur a cost of an extra \$500 or \$600 to get those human remains home. Now they've managed somehow to get a casket to fit into a cargo hold of a Dash-8, but they told us initially they couldn't.

Mr. MacDonald: What would be the population base that the airport would be serving?

Ms Stagg: In the immediate Stephenville basin it serves 28,000 people. On the west coast of Newfoundland the two airports have Corner Brook smack in the middle. There's Deer Lake on one side and Stephenville on the other. If you take the whole Port aux Basques southwestern region, Stephenville plus Corner Brook, which is a 45-or 50-minute drive from Stephenville, and count that as catchment area, that market is more like approximately 80,000 people.

Then, on the other side, if you take Deer Lake and the whole northern peninsula, and if Corner Brook decides to go with that one, that catchment area is slightly lower in number than the one that Stephenville airport serves.

The other thing about it is that Stephenville airport was built at no cost to the federal government. It was built by the Americans. It has runways made of layered concrete which, at that time in the war, were bomb proof. You could drop a bomb and it would just bounce, I guess, and go back up and hit the plane. I don't know.

They're 10,000 feet long. They have a pavement load rating of 13 plus. You don't even measure anything past 13. It's just an incomparable facility. There's nothing else like it in Newfoundland. This is another reason why we're fighting so hard.

We have all the weather diversions for international flights and there's not an aircraft flying today, a heavily laden cargo Russian aircraft, for example, that our runways can't handle. It's a shame the service is deteriorating, and pretty soon Transport Canada are going to say, "There's only one Dash-8 going in there now. We can't maintain 10,000 feet of runway space. We've got to forget it."

We may be faced with that sooner than later, because one of the reasons why we are so angry with the competition tribunal for not yet hearing our case—it has been before them for three years—is that they contracted two independent legal

[Translation]

• 1500

La compagnie aérienne profite du monopole qu'elle détient et de l'espace très restreint disponible. Si vous voulez que ce produit soit livré à coup sûr et non débarqué, disons, à Sydney, si l'avion s'envole et qu'il reste de la place pour trois ou quatre passagers de plus au départ de Stephenville, et s'il fait escale à Sydney et embarque trois ou quatre autres passagers dont les bagages doivent occuper cet espace, les pétoncles sont débarquées et restent sur la passerelle à Sydney, à moins que vous ne soyez prêts à payer plus cher pour la garantie de livraison. Le fret aura priorité sur les passagers si l'expéditeur est prêt à payer le supplément.

Toute marchandise délicate ou périssable qui nous arrive—ce pourrait être des fleurs fraîches ou autre chose... Il nous est difficile de rapatrier des corps. Si une personne décède pendant qu'elle se trouve à Toronto, ses restes doivent être expédiés à son domicile. Il fut un temps où il nous fallait envoyer un corbillard et deux personnes à Gander, soit une distance de cinq heures, et il en coûtait 500\$ ou 600\$ de plus à la famille pour ramener le cadavre. Il est désormais possible de faire rentrer un cercueil dans la soute d'un Dash-8, mais au départ, la compagnie nous a dit que c'était impossible.

M. MacDonald: Que représente la clientèle desservie par l'aéroport?

Mme Stagg: Dans le bassin de Stephenville, l'aéroport dessert 28 000 personnes. Sur la côte Ouest de Terre-Neuve, Corner Brook se trouve au beau milieu des deux aéroports. Il y a Deer Lake d'un côté et Stephenville de l'autre. Si l'on compte toute la région sud-ouest de Port aux Basques, soit Stephenville et Corner Brook, qui se trouvent à 45 ou 50 minutes par la route de Stephenville, dans le secteur desservi, cela représente un marché de quelque 80 000 personnes.

Par ailleurs, si l'on tient compte de Deer Lake et de toute la péninsule septentrionale et si Corner Brook décide de se joindre à cette région, le secteur desservi est légèrement inférieur, en nombre d'habitants, à celui que dessert l'aéroport de Stephenville.

En outre, l'aéroport de Stephenville a été construit sans la moindre participation financière du gouvernement fédéral. Ce sont les Américains qui l'ont construit. Ses pistes sont faites de couches de béton superposées qui, en temps de guerre, résistaient aux bombes. Si un avion lâchait une bombe, elle rebondissait sur la piste, je suppose, et repartait dans les airs toucher l'avion. Je n'en sais rien.

Ces pistes ont 10 000 pieds de long. Leur classification de charge de la chaussée est supérieure à 13. On ne mesure même plus au-delà de 13. C'est une installation incomparable. Il n'y en a aucune autre semblable à Terre-Neuve. C'est une autre raison pour laquelle nous résistons aussi énergiquement.

Nous avons toutes les options de déroutement en cas de mauvais temps pour les vols internationaux et, à l'heure actuelle, tout avion, même un avion cargo russe très chargé, par exemple, ne peut se poser sur nos pistes. Il est honteux que le service se détériore, et avant longtemps, Transports Canada va dire: «Il n'y qu'un seul Dash-8 qui utilise cet aéroport. Nous ne pouvons pas entretenir 10 000 pieds de pistes pour cela. Il faut y renoncer.»

Cela nous pend au nez dans un avenir assez proche, car si nous sommes très mécontents du Tribunal de la concurrence qui n'a pas encore entendu notre cause—dont il est saisi depuis trois ans—c'est, entre autres, parce qu'il a engagé deux groupes

[Texte]

groups to give them an opinion on our case and both groups came back and said, "Yes, Stephenville has a very strong case. You should hear this." They haven't heard it yet. It was all based on this joint-fare arrangement.

We have a situation now where Canadian are pulling their staff out of Deer Lake. Air Atlantic go into both Stephenville and Deer Lake, but they have no staff in Deer Lake. Air Atlantic now have to make a decision: Are we going to put a station in Deer Lake? We have one in Stephenville. We've been competing head on in this market in Deer Lake. I don't think they're going to want to abandon it.

We may end up with a situation where we will have nobody operating out of Stephenville, because Air Atlantic may want to go in there where they've been fighting really hard for the market. Then we'll be going back and saying, "Bradley First Air wants to come in again, but they need a joint-fare arrangement". We won't get it because the competition tribunal has allowed it to happen already. We've spent a lot of money on this and we've run out of money, basically, which is the reason I'm here today. I've put my own name on this because nobody can put any more money towards these things.

Mr. Angus: Ms Stagg, I want to thank you for your very strongly worded brief. I think, and correct me if I'm wrong, the only thing you didn't say was, "I told you so".

Ms Stagg: I guess I could have. But we're really, really concerned about this.

Mr. Angus: I say that in context. Stephenville was before this committee, both during *Freedom to Move* and during the legislation. If my memory serves me correctly, at that time Stephenville was warning the committee about the potential dangers of deregulation as it was designed. Regretfully, you found it out that, yes, you were right, as Dryden, Ontario, did to a lesser extent, and Brandon, which has lost all air service, although they're a bit closer to Winnipeg—

• 1505

Ms Stagg: They still have rail and intraprovincial highways.

Mr. Angus: They don't have rail passenger. They lost that, too.

Ms Stagg: We're mostly concerned about the freight.

Mr. Angus: Let me deal with the handicapped question first, because that certainly was something that we raised during the process. Has there been any forced relocation of Stephenville residents who must rely on a wheelchair, and who, because of medical needs, are required to do more travelling than normal, certainly less voluntary travel? Have you had many of your citizens who have found themselves having to move to a major centre because of the air situation?

Ms Stagg: I'm not aware of any. The numbers are not great. I really think the numbers don't matter because the solutions are so simple.

[Traduction]

de juristes indépendants pour lui donner une opinion sur notre dossier. Ces deux groupes ont déclaré qu'effectivement, Stephenville avait un dossier en béton et qu'il fallait que le tribunal entende nos arguments. Il ne l'a pas encore fait. Tout est fondé sur cette entente de tarif commun.

Voilà qu'aujourd'hui la compagnie Canadian retire ses employés de Deer Lake. Air Atlantic dessert à la fois Stephenville et Deer Lake, mais la compagnie n'a aucun employé à Deer Lake. Air Atlantic doit aujourd'hui prendre une décision: allons-nous installer une base à Deer Lake puisque nous en avons déjà une à Stephenville. Nous nous sommes battus contre la concurrence pour ce marché à Deer Lake. Je ne pense pas que la compagnie soit prête à y renoncer.

Nous risquons d'en arriver au point où aucune compagnie aérienne n'exploitera de services au départ de Stephenville, car Air Atlantic veut peut-être aller là où elle s'est battue énergiquement pour détenir le marché. Nous réagirons alors en disant: «Bradley First Air veut desservir cette ville à nouveau, mais il lui faut une entente de tarif commun». Nous ne l'obtiendrons pas puisque le Tribunal de la concurrence a déjà permis que cela se passe ainsi. Nous avons dépensé beaucoup là-dessus et nous n'avons pratiquement plus un sou, ce qui explique ma présence aujourd'hui. Je n'ai pas hésité à m'associer personnellement à ce dossier car personne n'a plus d'argent à investir à cet égard.

M. Angus: Madame Stagg, je tiens à vous remercier de votre mémoire dont les arguments sont très pertinents. Veuillez me corriger si je me trompe, mais je pense que la seule chose que vous n'avez pas dite est: «Je vous l'avais dit».

Mme Stagg: J'aurais pu le faire. Mais cette question nous préoccupe vivement.

M. Angus: Remplacez ma remarque en contexte. Les responsables de Stephenville ont comparu devant notre comité, tant durant le débat sur *Aller sans entraves* que pendant l'étude du projet de loi. Si ma mémoire est bonne, à l'époque, les représentants de Stephenville ont mis en garde le comité contre les risques éventuels de la déréglementation selon les modalités prévues. C'est regrettable, mais vous avez constaté que vous aviez effectivement raison, comme l'a fait Dryden, en Ontario, dans une moindre mesure et Brandon, qui a perdu tout service aérien, même si cette ville se trouve un peu plus près de Winnipeg. . .

Mme Stagg: Il lui reste toujours le chemin de fer et les routes interprovinciales.

M. Angus: Les gens de la région n'ont pas de services ferroviaires pour voyageurs. Ils ont perdu cela également.

Mme Stagg: Ce qui nous préoccupe le plus, c'est le fret.

M. Angus: Permettez-moi d'aborder tout d'abord la question des handicapés, car nous l'avons souvent soulevée au cours de nos délibérations. A-t-on obligé à déménager certains résidents de Stephenville qui se déplacent en fauteuil roulant et qui, en raison de leurs besoins médicaux, sont tenus de se déplacer plus que les autres, et en tout cas, pas pour leur plaisir? Est-ce qu'un grand nombre des habitants de votre région ont dû déménager dans une grande ville en raison de la situation des services aériens?

Mme Stagg: Pas à ma connaissance. Cela ne touche pas un grand nombre de personnes. En fait, peu importe leur nombre, car les solutions sont très simples.

[Text]

Mr. Angus: That's right.

Ms Stagg: It's a wider door you require in your aircraft and then the problem is eliminated. Yet, because there are so few people, nobody bothers with that solution. I don't think anybody has had to relocate, but I'm not sure because I haven't checked with the agency that represents them on that particular matter. I know that within our family we have a problem and we've had to call an air ambulance twice to get somebody to St. John's. That situation came as a result of not having enough frequency. If the flights had been closer, if there had been less waiting time between flights, we may not have had to get an air ambulance.

Mr. Angus: Which has a major impact on the taxpayer—

Ms Stagg: Yes.

Mr. Angus: —in order to provide that service.

Let me turn to regulation. We had a presentation from the Canadian Union of Public Employees during our hearings in Ottawa and they argued for smart regulation. They didn't argue to turn back the clock to re-establish the regime that was there prior to January 1, 1988. Basically it was treating the industry like a grade one student who had to raise his hand to leave the room or to sharpen a pencil. They wanted something with some flexibility.

Would you support a return to some kind of regulatory regime to provide protection in terms of fares, and protection for communities so that they're not put in a situation like that in which you have found yourself?

Ms Stagg: I believe the present act covers these situations. If it had been enforced, we wouldn't have the problems, with the exception of the handicapped, and the review commission has recommended further study on that in any event. We're not sure. We'd like somebody who knows a little more about it to talk with us and explain the possible benefits of regulating just air cargo services into our area. We're not sure if we want to be in a regulated area again.

Mr. Angus: Let me give you an example.

Ms Stagg: We've studied a lot, but we haven't studied enough on that. We're really not sure.

Mr. Angus: Fair enough. Let me give you an example—and you don't necessarily have to respond. One of the options of smart regulation would be to say that where a community is currently served by two carriers, and if the combined capacity of those two carriers is above 80%, then a third carrier can enter the market without having to apply. But if either of those two carriers is below the 80%, which in theory is break even, then the only way another carrier could get in would be through

[Translation]

M. Angus: C'est exact.

Mme Stagg: Il suffit de doter les avions d'une porte plus large et le problème disparaît. Pourtant, étant donné le nombre restreint d'intéressés, personne ne prend la peine d'appliquer cette solution. À ma connaissance, personne n'a été obligé de déménager, mais je n'en suis pas certaine, car je n'ai pas vérifié auprès de l'organisme qui représente les personnes handicapées dans ce dossier. Je sais qu'au sein de notre famille, nous avons un problème et qu'il nous a fallu appeler à deux reprises une ambulance aérienne pour emmener quelqu'un à Saint John's. Le problème vient de ce que la fréquence des vols est insuffisante. Si les vols avaient été plus rapprochés, s'il y avait eu moins d'attente entre les vols, nous n'aurions peut-être pas dû faire appel à une ambulance aérienne.

M. Angus: Cela a de fortes répercussions sur le contribuable. . .

Mme Stagg: En effet.

M. Angus: . . . la fourniture de ce service.

Venons-en à la réglementation. Le Syndicat canadien de la fonction publique a comparu devant le comité lors des audiences tenues à Ottawa et nous a demandé d'appliquer des règlements intelligents. Les représentants du syndicat ne nous ont pas demandé de revenir en arrière et de rétablir le régime en vigueur avant le 1^{er} janvier 1988. À l'époque, l'industrie était traitée comme un étudiant de première année qui doit lever la main pour sortir de la pièce ou aiguiser son crayon. Le syndicat voulait un régime plus souple.

Êtes-vous favorable au rétablissement d'une sorte de régime de réglementation pour assurer une protection en matière de tarifs et pour protéger les collectivités afin qu'elles ne se retrouvent pas dans la même situation que vous?

Mme Stagg: La loi actuelle s'applique à ce genre de situation, sauf erreur. Si on l'avait appliquée, ces problèmes n'existeraient pas, à l'exception de celui des personnes handicapées, et la commission d'examen a recommandé une étude approfondie sur cette question, de toute façon. Nous ne savons pas exactement. Nous aimerions en discuter avec quelqu'un qui a un peu plus d'expérience dans ce domaine, pour qu'il ou elle nous explique les avantages éventuels que présente la réglementation des services de transport aérien de fret dans notre région. Nous hésitons à tomber à nouveau sous le coup de la réglementation.

M. Angus: Permettez-moi de vous citer un exemple.

Mme Stagg: Nous avons fait beaucoup d'études à ce sujet, mais n'avons pas suffisamment approfondi cet aspect de la question. Nous n'avons pas de position ferme à ce sujet.

M. Angus: Très bien. Permettez-moi de vous citer un exemple et vous ne serez pas tenue de répondre. Si l'on envisage une réglementation intelligente, l'une des possibilités consisterait à dire que lorsqu'une localité est desservie par deux transporteurs et que la capacité conjointe de ces deux transporteurs est supérieure à 80 p. 100, une troisième compagnie aérienne pourra avoir accès au marché sans présenter de demande. Toutefois, si l'un ou l'autre des deux

[Texte]

some kind of review process. But looking at it in reverse, too, if the two carriers are less than 80%, one of them can withdraw, with no problem at all, no public hearings, because you still have one, but that remaining one could not withdraw without a full formal hearing.

Ms Stagg: I agree that if there were some protection for fares, because I mentioned our fares haven't gone up so much. . . Well, they've gone up like everybody else's, and the cargo rates have increased dramatically. But with passenger fares what we're finding is that when a seat sales comes out, because of the overcapacity in Deer Lake, you might get 50 seats offered in that sale in Deer Lake and you might get 5 in Stephenville. As a result, most of our people have to pay full fare to go anywhere, whereas in other airports where there is an overcapacity or even not a monopoly—there is a monopoly situation with us—there are more options. They throw in a few in Stephenville just to keep the books saying that they did offer the better rates, but the real, practical effect of it is that most of us have to pay full fare. We have higher costs of travel. Certainly, the monopoly situation has hurt the movement of freight.

• 1510

Mr. Angus: Of course, the airlines would argue that the only use of the cheap seats from their perspective is to fill under-utilized seats. If you have a lot of people paying full fare, then you don't have as many freed up seats that you can offer at low cost.

Ms Stagg: That's right. Of course, that's why they have all of these special sales in Deer Lake, because of the overcapacity. In fact, two other carriers have moved into Deer Lake since the two main ones have had this tremendous overcapacity. What you are talking about there is that if they both were less than 80%, these other carriers may not have been able to move in there. I think it is interesting. We could think about that a little more. We don't have all the answers. We are just making some—

Mr. Angus: Neither does this committee.

Ms Stagg: We really think that our recommendations and our requests are relatively simple. We just want someone to look at it fairly. We understand that it is working really well everywhere else, and that's good.

Mr. Angus: I might dispute whether it is working very well everywhere else. It is certainly working well in some communities, but not in others. I think you mentioned the Maritime Freight Rate Assistance Act—

Ms Stagg: Yes. The Atlantic.

Mr. Angus: One of the recommendations in the review commission's report is that subsidies should not go to the transporter, but should go to the producer. What is your position on that? Should the transportation subsidy be made available to the scallop producers as opposed to the carrier of the scallops? I don't even know if they are covered.

[Traduction]

transporteurs a une capacité inférieure à 80 p. 100, ce qui correspond en théorie au seuil de rentabilité, la seule façon pour un autre transporteur d'avoir accès au marché serait par le biais d'un processus d'examen quelconque; À l'inverse, toutefois, si les deux transporteurs ont une capacité inférieure à 80 p. 100, l'un d'entre eux peut se retirer du marché, sans le moindre problème, sans audiences publiques, car il en reste toujours un en activité; la compagnie qui reste, toutefois, ne pourra pas cesser d'offrir ses services sans qu'il y ait une audience officielle complète.

Mme Stagg: Je conviens que si l'on assurait une protection à l'égard des tarifs, car j'ai dit que les nôtres n'ont guère augmenté. . . eh bien, ils ont augmenté comme ceux de nos concurrents, et les taux de transport du fret ont grimpé en flèche. Pour ce qui est du prix des billets, nous constatons que lorsqu'il y a des soldes, en raison de la surcapacité à Deer Lake, il est possible d'obtenir là-bas 50 places dans le cadre de cette offre et peut-être 5 à Stephenville. En conséquence, la plupart des gens dans notre région doivent payer le plein tarif, quelle que soit leur destination, tandis que dans d'autres aéroports où il y a une surcapacité, et même pas un monopole—ce qui est le cas chez nous—il y a d'autres possibilités. Ils offrent quelques prix réduits à Stephenville, simplement pour pouvoir dire qu'ils ont offert les meilleurs tarifs, mais en réalité, dans la pratique, la plupart d'entre nous doivent payer le plein tarif. Nos frais de voyage sont plus élevés. En tout cas, ce monopole a nui au transport du fret.

M. Angus: Bien entendu, les compagnies aériennes soutiendront que les places vendues au rabais, à leur avis, n'ont pour seul objet que de remplir un avion à moitié vide. Si un grand nombre de gens paient le plein tarif, vous ne disposez pas d'autant de places libres à offrir à rabais.

Mme Stagg: C'est exact. Bien sûr, c'est pourquoi on offre tous ces tarifs spéciaux à Deer Lake, grâce à la surcapacité. En fait, deux autres compagnies aériennes offrent leurs services à Deer Lake depuis que les deux principales ne peuvent plus répondre à la demande. Ce que vous dites, c'est que si les deux compagnies tournaient à une capacité inférieure à moins de 80 p. 100, les autres transporteurs n'auraient pas pu avoir accès à ce marché. C'est une question intéressante, qui mérite réflexion. Nous n'avons pas toutes les réponses. Nous faisons simplement quelques. . .

M. Angus: Le comité non plus.

Mme Stagg: À notre avis, nos recommandations et nos demandes sont assez simples. Nous voulons simplement que quelqu'un examine objectivement la situation. Nous savons que le système fonctionne vraiment bien ailleurs, ce qui est une bonne chose.

M. Angus: Sur ce point, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Les choses vont bien dans certaines localités, mais pas dans d'autres. Vous avez parlé, je pense, de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. . .

Mme Stagg: Oui, la région de l'Atlantique.

M. Angus: Dans son rapport, la commission d'examen recommande notamment de ne pas subventionner le transporteur, mais plutôt le producteur. Qu'en pensez-vous? La subvention au transport doit-elle être offerte aux éleveurs de pétoncles plutôt qu'à la société qui les transporte? Je ne sais même pas s'ils sont visés.

[Text]

Ms Stagg: The statement I made was from the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, so I am not as familiar with that aspect of it. When we get into free trade situations and things like that, and the other countries object to subsidies of one kind or another, it is probably safer to put the subsidy on transportation than it is to put a subsidy right into the manufacturer or the producer. It may help with that argument. I really don't know.

In Newfoundland, what's been happening, I guess, over the years is that because we import most of the goods we use, these huge containers and aircraft cargo spaces are coming into the province full, and they are going back empty. You may as well offer an incentive for people to fill those cargo spaces when they are going back by reduced rates. Otherwise, if we have to pay these high rates and our goods can't compete in central Canada, it just seems to be pointless to try to even manufacture anything.

Mr. Angus: Ms Stagg, thank you very much. You have been very helpful.

Mr. Crosby: I may try to understand a little better your concerns in the current context. Let me begin by saying that you do have an impressive litany of complaints and concerns with respect to the impact of *Freedom to Move* on the Stephenville community. I would rather consider elements that might lead to a resolution and solution to the concerns that you have brought to this committee, although the specific mandate of this committee is to consider the recommendations of the NTA Review Commission. Can you tell us, in fairly specific terms, what you see as solutions to the problem that now exists in Stephenville?

• 1515

Ms Stagg: One of the solutions is to have further assessment of what constitutes remoteness. We don't know why that line moves out west at 55 degrees and goes up to 50 degrees. When it gets to Winnipeg, it shows it as zip. We don't know what was used to decide where that line is.

It may very well be that because we have no access to rail lines and because we have no access to interprovincial highways, perhaps we should consider regulating the island part of our province for air freight services. We'll suffer through the transportation of passengers; it is not too bad. That might mean a subsidy or dedicated freight service with somebody being highly subsidized to provide it for time-sensitive freight. That's one.

With the handicapped travellers, it is the design of the aircraft—

Mr. Crosby: I am sorry, I am getting a little mixed up again. In response to Mr. Angus you said that you're mostly concerned about freight. Can you separate the two elements of passenger service and freight trains?

Ms Stagg: The only passenger points that we made were in relation to the handicapped, which is going to have further study if these recommendations are followed, and the fares. Everything else we said dealt with freight.

[Translation]

Mme Stagg: La déclaration que j'ai faite provenait de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique, et je connais donc assez bien cette question. Lorsqu'on fonctionne dans un contexte de libre-échange, etc., et que les autres pays s'opposent à toute forme de subvention, il vaut sans doute mieux subventionner le transport que d'offrir directement une subvention aux fabricants ou aux producteurs. Il est peut-être plus facile ainsi de contrecarrer cet argument, mais je n'en sais rien en réalité.

À Terre-Neuve, au fil des ans, étant donné que nous importons la plupart des produits que nous utilisons, les énormes conteneurs et soutes d'avion sont pleins lorsqu'ils arrivent dans la province, et repartent à vide. On pourrait très bien inciter les gens à utiliser ces espaces réservés aux marchandises, en offrant des tarifs réduits sur les trajets de retour. Autrement, s'il faut payer ces tarifs élevés et que nos produits ne sont pas concurrentiels dans le centre du Canada, il semble inutile d'essayer même de fabriquer quoi que ce soit.

M. Angus: Madame Stagg, merci beaucoup. Vos observations ont été des plus utiles.

M. Crosby: J'essaie de mieux comprendre vos inquiétudes dans le contexte actuel. Je voudrais dire tout d'abord que vous présentez une litanie impressionnante de plaintes et de préoccupations quant à l'incidence des recommandations contenues dans *Aller sans entraves* sur la localité de Stephenville. Je préfère tenir compte des éléments susceptibles d'aboutir à une solution aux inquiétudes dont vous avez fait part à notre comité, même si ce dernier a pour mandat d'étudier les recommandations de la commission d'examen de la LTN. Pouvez-vous nous dire, de façon assez précise, quelles solutions vous entrevoyez au problème qui se pose actuellement à Stephenville?

Mme Stagg: Une solution possible serait de définir à nouveau ce que l'on entend par éloignement. Nous ne savons pas pourquoi cette ligne va vers l'ouest à 55 degrés et monte soudain à 50 degrés. En arrivant à Winnipeg, elle fait un zigzag. Nous ne savons pas quels critères on a appliqués pour décider de l'emplacement de la ligne.

Il est fort possible que, puisque nous n'avons pas accès ni au service ferroviaire ni aux routes interprovinciales, il nous faille peut-être envisager de réglementer les services de fret aériens dans la région insulaire de notre province. Nous nous débrouillons avec le transport des passagers; ce n'est pas si mal. Il faudra peut-être prévoir une subvention ou un service exclusivement consacré au fret et une compagnie fortement subventionnée pour assurer le transport des produits délicats et des denrées périssables. C'est une chose.

Pour ce qui est des voyageurs handicapés, la conception de l'avion...

M. Crosby: Je regrette, je suis à nouveau un peu perdu. En réponse à M. Angus vous avez dit que c'est surtout le fret qui vous préoccupe. Pouvez-vous faire une distinction entre les deux éléments des services de transport des voyageurs et des trains de marchandises?

Mme Stagg: Les seules observations que nous avons faites au sujet des voyageurs portaient sur les personnes handicapées. Il va falloir faire d'autres études si ces recommandations sont mises en vigueur. Nous avons aussi parlé des tarifs. Toutes nos autres observations ont porté sur le fret.

[Texte]

Mr. Crosby: Let me understand this. Do you see the two services as connected? In other words, if you get improved passenger service, it will have a freight component and vice versa.

Ms Stagg: It doesn't have to be. We could have dedicated freight or we could make sure we enforce the regulations that are there in both the National Transportation Act and the Competition Act and force a joint fare and a joint rate arrangement when a carrier has abandoned a service or abandoned their catchment area. That way, you could have these combi-jets. First Air wanted to bring a combi-jet into Stephenville. It would have accommodated all of our freight. They could have moved that wall whenever they needed to accommodate more passengers. It was the ideal solution, and we had it.

Mr. Crosby: Let me deal with that in more specific terms. As I say, I want to look at it from the perspective of resolving the problem rather than just getting into the technicalities. I appreciate your comments on the report of the review commission and its failings, particularly as far as Stephenville is concerned. I also appreciate the fact that you understand that on balance there may be benefits to deregulation. We understand you are faced with your own situation and you have a right to act in relation to that concern and interest.

Again, I want to focus on what could be a solution. What you need is carriers coming into Stephenville. It is no great mystery.

Ms Stagg: Yes. We need to remove the barriers, and these barriers are against the existing regulations.

Mr. Crosby: You referred to First Air. Do I understand that there are carriers that would come into Stephenville and provide the services you seek?

Ms Stagg: That's what happened. That plan failed.

Mr. Crosby: In the 1993 context.

Ms Stagg: I think it would, yes. Because of some of the things that have happened since 1990 our traffic has moved somewhat to take advantage of either the fares or the rates in Deer Lake. It has eroded some of our traffic. There is some traffic that can't easily go to the other airport, especially the time-sensitive things like scallops. They have three or four additional hours out of the water, or six additional hours out of the water.

Mr. Crosby: I am sorry, maybe we are not understanding. I got the problem. It is fully explored in your presentation and the questions. What is the solution? The solution, again, I am repeating, is to get a carrier to carry principally cargo out of—

Ms Stagg: Yes, but we won't get a carrier if the regulations are not enforced, so the solution is to be sure that the regulations are enforced by the enforcement agencies.

[Traduction]

M. Crosby: Permettez-moi de tirer les choses au clair. Envisagez-vous un lien entre les deux services? Autrement dit, si le service voyageurs est amélioré, ce dernier comportera un élément fret, et vice versa.

Mme Stagg: Ce n'est pas indispensable. Il pourrait y avoir des services s'occupant exclusivement du transport des marchandises, ou nous pourrions faire en sorte d'appliquer les règlements en vigueur, tant en vertu de la Loi sur les transports nationaux que de la Loi sur la concurrence, et obliger les transporteurs à conclure une entente sur les tarifs communs lorsqu'une société de transport a laissé tomber un service ou renoncé au secteur qu'elle desservait. De cette façon, il sera possible d'exploiter des avions combis. La compagnie First Air voulait en mettre un en service à destination de Stephenville. Cet avion aurait pu acheminer toutes nos marchandises. La société aurait pu déplacer la cloison chaque fois qu'il aurait fallu transporter plus de voyageurs. C'était la solution idéale, et nous l'avions au bout des doigts.

M. Crosby: J'aimerais que nous soyons plus précis à cet égard. Je le répète, je veux me pencher sur la question en essayant de trouver une solution au problème au lieu de simplement traiter des questions techniques. Je comprends vos observations sur le rapport de la commission d'examen et ses lacunes, surtout en ce qui concerne Stephenville. Je comprends également que vous reconnaissez les avantages éventuels de la déréglementation, dans l'ensemble. Nous comprenons que vous vous trouvez dans une situation précaire et que vous avez le droit d'agir conformément à vos préoccupations et votre intérêt.

Je le répète, je tiens à me concentrer sur la solution éventuelle. Il vous faut des transporteurs qui desservent Stephenville. Il n'y a aucun mystère là-dedans.

Mme Stagg: C'est vrai. Il faut supprimer les obstacles, lesquels vont à l'encontre de la réglementation actuelle.

M. Crosby: Vous avez parlé de First Air. Dois-je comprendre que certains transporteurs desserviront Stephenville et offriront les services que vous demandez?

Mme Stagg: C'est ce qui s'est produit. Le plan a échoué.

M. Crosby: Dans le contexte de 1993.

Mme Stagg: Je pense que ce serait le cas, en effet. Étant donné certains événements qui se sont produits depuis 1990, notre clientèle s'est légèrement déplacée pour profiter des tarifs ou taux intéressants à Deer Lake. Cela a rogné sur notre clientèle. Une partie du trafic ne peut pas facilement utiliser l'autre aéroport, surtout s'il s'agit de denrées périssables comme les poissons. Ces derniers doivent passer trois ou quatre heures de plus hors de l'eau, voire six heures de plus.

M. Crosby: Je regrette, il semble que nous ne nous comprenions pas. J'ai saisi le problème. Vous l'avez très bien exposé dans votre mémoire et en répondant aux questions. Où est la solution? La solution, je le répète, consiste à avoir un transporteur qui achemine principalement des marchandises au départ de...

Mme Stagg: Oui, mais nous ne trouverons pas de transporteur si les règlements en vigueur ne sont pas appliqués, de sorte que la solution consiste à faire en sorte que les organismes d'application des règlements fassent leur travail.

[Text]

Mr. Crosby: In making your presentation, you have also talked about the two-catchment area versus the single catchment area and the ruling of the Canadian Transport Commission. That is, in a sense, history.

Ms Stagg: That's right.

Mr. Crosby: It has a current effect on Stephenville. Let's get more specific. Do you think that if the situation that pertains in Stephenville were properly assessed by a competent authority, the conclusion would be reached that carriers ought to be assisted to provide services, at least on the cargo side.

• 1520

Ms Stagg: At least on the cargo side. On the passenger side, they don't need to be assisted to provide service as much as they need to be protected. They need to have the regulations enforced. They would come in right now if the regulations were enforced. We just need a joint fare arrangement, a joint rate arrangement.

Mr. Crosby: That would resolve all your problems. The airport facility you described is still active.

Ms Stagg: Yes, and still utilized.

Mr. Crosby: But in danger of deterioration.

Ms Stagg: Yes.

Mr. Crosby: If you can get the regulations enforced with respect to on-line ticketing, would that resolve the passenger side?

Ms Stagg: Yes.

Mr. Crosby: If you can get some recognition of the actual situation of Stephenville, that could give rise to a subsidized situation, and that would resolve the cargo side.

Ms Stagg: Yes. Actually, if the joint fare arrangement and the joint rate arrangement could be enforced, it could be that a combi-jet like First Air would come in, and then we wouldn't need any assistance for freight because they have enough freight space. Nobody really wants the freight because it is irregular; it is erratic. You don't know which day of the week you are going to have 5,000 pounds. A carrier can't depend on the freight, which is why it would need a subsidy if a large jet doesn't come in.

Mr. Crosby: To get back to the recommendations of the review commission, your view is that the review commission just failed to appreciate situations like Stephenville.

Ms Stagg: Yes.

Mr. Crosby: Perhaps there are others.

Ms Stagg: Actually, I think they either ran out of time or didn't realize that that particular part of their assessment needed a little more work.

Mr. Crosby: Or maybe, as you say, the people who were charged with investigating these matters just didn't do their job to bring these points to the attention of the—

[Translation]

M. Crosby: Lors de votre exposé, vous avez également parlé du double secteur de desserte par opposition au simple secteur et de la décision de la Commission canadienne des transports. Tout cela est du passé, d'une certaine façon.

Mme Stagg: C'est exact.

M. Crosby: Cette situation se répercute actuellement sur Stephenville. Soyons plus précis. À votre avis, si la situation qui règne à Stephenville était convenablement évaluée par un organisme compétent, ce dernier conclurait-il que les transporteurs doivent être subventionnés pour offrir leurs services, du moins pour ce qui est du transport du fret?

Mme Stagg: Du moins pour le transport du fret. En ce qui concerne le transport des voyageurs, les sociétés ont davantage besoin de protection que d'aide pour offrir leurs services. Dans leur intérêt, il faut faire appliquer les règlements. Elles pourraient offrir leurs services dès à présent si les règlements étaient appliqués. Il nous faut simplement une entente sur les tarifs ou les taux conjoints.

M. Crosby: Cela résoudrait tous vos problèmes. L'aéroport dont vous parlez est toujours en activité.

Mme Stagg: Oui, toujours utilisé.

M. Crosby: Toutefois, les installations risquent de se détériorer.

Mme Stagg: Oui.

M. Crosby: Si vous réussissiez à faire appliquer les règlements relativement à l'émission de billets informatisés, cela résoudrait-il le problème pour le transport des voyageurs?

Mme Stagg: Oui.

M. Crosby: Si vous réussissiez à faire admettre la situation qui prévaut à Stephenville, cela risque d'aboutir au subventionnement des transporteurs, ce qui résoudrait le problème relativement au transport du fret.

Mme Stagg: Oui. En fait, si l'entente sur les tarifs et les taux conjoints pouvait être mise en vigueur, il est possible qu'un avion combi comme celui de First Air desserve notre région; nous n'aurions alors plus besoin d'aide pour le transport des marchandises, car cet avion a suffisamment d'espace pour le fret. Personne ne veut vraiment se charger du transport du fret, car il n'y a aucune régularité dans ce service. On ne sait pas quel jour de la semaine on va recevoir 5 000 livres de marchandises. Un transporteur ne peut pas être tributaire du fret, et c'est pourquoi il faudra subventionner ce secteur si un gros avion n'assure pas le service.

M. Crosby: Pour en revenir aux recommandations de la commission d'examen, vous estimez que cette dernière n'a pas compris la situation qui prévaut à Stephenville, par exemple.

Mme Stagg: En effet.

M. Crosby: Il y en a peut-être d'autres.

Mme Stagg: En fait, ou la commission a manqué de temps, ou elle n'a pas compris que cet élément précis de son évaluation méritait d'être approfondi.

M. Crosby: Ou peut-être, comme vous le dites, les personnes responsables de faire enquête sur ces questions n'ont-elles pas fait leur travail, soit signaler ces problèmes à...

[Texte]

Ms Stagg: I am not saying that they deliberately did that. I think perhaps because they were from the west of Ottawa, they may not have realized how critical some of these things are. With a lot of people appearing in central Canada and consuming a lot of their time—rightly so, they probably had a lot of concerns—they didn't allocate enough time to that study. I think even if they assigned somebody else now to finish up that part of it, it would make the report a very good one.

Mr. Crosby: Okay. Thank you.

The Chairman: Thanks, Mr. Crosby. You can solve the problem from here now.

Who runs the Dash-8?

Ms Stagg: Air Atlantic.

The Chairman: What is the frequency of the service?

Ms Stagg: We have three flights going west and two east daily.

The Chairman: Daily.

Ms Stagg: To put it in context here, we had a 727 going west plus an EPA flight going west previous to this. The seat availability went from 390 seats down to 80, or something crazy like that, almost overnight.

The Chairman: What is the population of Stephenville?

Ms Stagg: The direct area of commerce is 28,000. The population of Stephenville itself is 10,000. The feeder communities add up to 28,000, and the entire catchment area, including the Corner Brook area, would be about 85,000.

The Chairman: What has been the fate of the scallop industry?

Ms Stagg: It is pretty well on hold at the moment. The scallops just keep growing. They are still underwater. They just don't harvest the full potential of the harvest. They sell some of the spat, which is the seed for scallops. I know they've had charter flights come in from Quebec to pick up seed, to seed scallop farms in Quebec. They are selling some of that at the early stages, but most of the adult or the growing scallops have not been harvested the way they are ready to harvest them, so the scallop farmers are underemployed and the economy is suffering.

The Chairman: What percentage of the available scallops might be harvested?

Ms Stagg: Perhaps 25%.

• 1525

Mr. Angus: Are they're becoming too old.

Ms Stagg: I don't know. I suppose not. They probably are not quite as delicate and not quite as much a delicacy when they get older; they probably get a bit tougher. We also have lobster that is shipped out and a lot of other fish product.

[Traduction]

Mme Stagg: Je n'accuse personne d'avoir agi délibérément. Puisque ces personnes venaient de l'ouest d'Ottawa, elles n'ont peut-être pas compris l'importance cruciale de certaines de ces questions. Étant donné le nombre de témoins qui ont comparu dans la région centrale et qui ont occupé une bonne partie de son temps—à juste titre, car elles avaient sans doute de nombreuses préoccupations—la commission n'a pas prévu suffisamment de temps pour mener à bien cette étude. À mon avis, même si elle affectait maintenant une autre personne à l'achèvement de cet aspect de l'étude, il pourrait en découler un excellent rapport.

M. Crosby: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Crosby. Vous pouvez résoudre le problème sur-le-champ.

Qui exploite le Dash-8?

Mme Stagg: Air Atlantic.

Le président: Quelle est la fréquence du service?

Mme Stagg: Il y a trois vols quotidiens vers l'Ouest et deux vers l'Est.

Le président: Chaque jour?

Mme Stagg: Pour replacer les choses dans leur contexte, nous avions un Boeing 727 qui desservait l'Ouest du pays, outre un vol d'EPA à destination de l'Ouest auparavant. Le nombre de places disponibles est passé de 390 à 80, ou un chiffre aussi aberrant, presque du jour au lendemain.

Le président: Quelle est la population de Stephenville?

Mme Stagg: Le secteur direct d'attraction commerciale compte 28 000 personnes. La population de Stephenville proprement dite s'élève à 10 000 habitants. En tenant compte de la population des localités qui dépendent de cet aéroport, on obtient 28 000 habitants, et tout le secteur desservi par l'aéroport, y compris la région de Corner Brook, représente une population d'environ 85 000 âmes.

Le président: Qu'est devenue l'industrie du pétoncle?

Mme Stagg: Pour le moment, elle est assez stable. Les pétoncles continuent à se développer et sont encore dans l'eau. Les producteurs ne pêchent pas au maximum de leur capacité. Ils vendent une partie du naissain, qui sert à la reproduction des pétoncles. Je sais que certains vols nolisés en provenance de Québec transportent du naissain en direction des élevages de pétoncles du Québec. Une partie des pétoncles se vendent lorsqu'ils sont encore petits, mais la plupart des pétoncles adultes et en cours de croissance n'ont pas été pêchés comme ils auraient dû l'être; les producteurs de pétoncles sont donc sous-employés, et l'économie en pâtit.

Le président: Quelle proportion des pétoncles élevés pourrait-on pêcher?

Mme Stagg: Sans doute 25 p. 100.

M. Angus: Et ils vieillissent trop.

Mme Stagg: Je n'en sais rien, mais je suppose que non. Leur chair n'est sans doute pas aussi délicate; elle se durcit peut-être. Nous expédions aussi du homard et d'autres produits de la mer.

[Text]

The Chairman: You won't get much sympathy around here for your problems with lobster.

Ms Stagg: We found we don't get much sympathy anywhere for any of our problems. That's why I'm here.

Mr. MacDonald: Just as a comment, it appears that the witness has said they don't need a whole lot more; they just need the regulations to be enforced. Indeed, the case has been made to the competition tribunal that Air Canada's actions were anti-competitive. If my understanding is correct, the tribunal has not really ruled on that, have they?

Ms Stagg: No, it hasn't. A group of us went to Ottawa about a year and half later and asked about the case. They told us about the two independent legal opinions they had.

Mr. MacDonald: Maybe one of the things we can look at is to try to get the competition tribunal to at least rule on this. If it is indeed anti-competitive you may have First Air once again looking at going in there. It would solve both problems.

Ms Stagg: I think they did say to us when we were there that they found it a very, very touchy situation. It was a major decision for them to make. They weren't sure whether they should just rule on this tiny case in Newfoundland or whether they should have a whole national view to it, which was going to be tied up in the courts for about two years. If we wanted to be part of it, they felt our legal fees would probably be another \$200,000. We said forget the big national case, do the tiny, tiny, Stephenville case, because it will set a precedent and then nobody else will try to do what Air Canada has done.

The Chairman: Maybe they felt more comfortable dealing with American Airlines and Canadian Airlines.

Ms Stagg: I'm worried about that decision, too, because I've become so jaded that I think, what is this now? The National Transportation Agency has made a sensible decision. I bet they've said to Air Canada, boys, we've got to make a decision like this because everybody is starting to look at us; we're going to decide this now, but please put in an appeal within the next couple of weeks and we'll deal with that. It just seems to us that Air Canada has such influence that I think the tentacles go everywhere.

Mr. Angus: You're more cynical than I am.

Ms Stagg: I am really cynical, and I wasn't always like this.

Mr. Crosby: They don't have any influence on me.

Ms Stagg: Anyway, we still hope. I'm surprised, too. The Senate committee went to considerable expense to come to Stephenville. Its report—two bound volumes like this, which were quite thick—had all of the presentations plus the results of their deliberations. They agreed with almost every case that we had put in there, and all the complaints that had been filed under subsection 59(48), as well. They agreed with them, but I don't think they made a presentation to the review commission.

The Chairman: Do you feel that there is an advantage to communities like Stephenville to have committees such as the Standing Committee on Transport visit those communities?

[Translation]

Le président: Vos problèmes de homard n'obtiendront pas beaucoup de sympathie ici.

Mme Stagg: Nous avons constaté que nous n'obtenons pas beaucoup de sympathie, quel que soit le problème. C'est pourquoi je suis ici.

M. MacDonald: Une observation. D'après le témoin, il suffirait de mettre les règlements en application. Enfin, on a fait valoir auprès du tribunal de la concurrence que les mesures prises par Air Canada étaient anticoncurrentielles. Si je comprends bien, le tribunal n'a pas encore rendu de décision à ce sujet, n'est-ce pas?

Mme Stagg: Non. Certains d'entre nous sont venus à Ottawa, il y a 18 mois environ, pour savoir où en était la cause. On nous a informés des deux opinions juridiques indépendantes qui existaient.

M. MacDonald: On pourrait peut-être envisager de demander au tribunal de la concurrence de rendre sa décision du moins. Si les mesures sont vraiment anticoncurrentielles, First Air pourrait envisager de donner de nouveau le service. Cela résoudrait les deux problèmes.

Mme Stagg: Lorsque nous les avons consultés, ils nous ont dit que la situation était très, très délicate. La décision était très importante. Le tribunal ne savait pas s'il devait rendre une décision seulement sur cette cause de Terre-Neuve ou s'il devait plutôt faire une étude à l'échelle nationale, ce qui nécessiterait des recours d'environ deux ans devant les tribunaux. Pour participer à un tel processus, on estimait que nous devrions probablement payer 200 000\$ encore en honoraires. Nous leur avons dit de laisser faire l'examen national et de statuer sur cette toute petite cause de Stephenville, car cette décision créera un précédent qui empêchera d'autres sociétés d'imiter Air Canada.

Le président: Peut-être préférerait-on faire affaire avec American Airlines ou Canadien.

Mme Stagg: Cette décision m'inquiète également. En fait, je suis devenue très sceptique. Bon, d'accord, l'Office national des transports a pris une décision raisonnable. Il a sans doute informé Air Canada de sa décision en disant: voici la décision que nous avons prise, car tout le monde se pose des questions à notre sujet; veuillez cependant interjeter appel de cette décision au cours des deux semaines qui viennent, et nous réglerons le cas. Il semble qu'Air Canada jouisse d'une telle influence et que ses tentacules s'étendent à l'infini.

M. Angus: Vous êtes encore plus cynique que moi.

Mme Stagg: Je ne l'ai pas toujours été, mais je le suis vraiment devenue.

M. Crosby: Air Canada n'a pas d'influence sur moi.

Mme Stagg: Nous gardons toutefois espoir. Je suis également étonnée. Le comité du Sénat a dépensé des sommes considérables pour venir à Stephenville. On trouve dans son rapport—deux fascicules comme celui-ci, très épais—tous les témoignages entendus, plus le résultat des délibérations. Le comité s'est dit d'accord avec presque tous les témoignages qui lui ont été présentés et toutes les plaintes déposées aux termes du paragraphe 59(48). Néanmoins, il n'a pas fait de démarches auprès de la commission d'examen.

Le président: Croyez-vous qu'il soit avantageux pour des localités comme Stephenville de recevoir la visite de comités comme le Comité permanent des transports?

[Texte]

Ms Stagg: Yes, I do. It just provided such tremendous relief to the businesses in Stephenville when the Senate committee came. There was a big turnout. Even if nothing came of it, there still was some relief in that somebody cared enough to come and listen. There was at least some potential then that something was going to happen.

The Chairman: In your opinion, what would be the reaction of the business people and the residents of Stephenville if a suggestion came through to you that, rather than have the committee visit Stephenville, we set up a two-way video presentation so that you could have a video system of the committee as it sat in Ottawa, with its rose-coloured glasses on, looking at you through a TV screen. You could hear our voices and we could hear your voices. This was actually a suggestion that came from a committee we had to go through in order to get funding. The committee thought it was a ludicrous suggestion. Anyway, what would your opinion be of that sort of thing?

Ms Stagg: I think they'd probably respect that a lot more than if everybody paid huge expenses to travel too much. The video thing, I think, would be quite acceptable.

Mr. Angus: Nice try, Mr. Chair.

The Chairman: I wish I hadn't asked.

• 1530

Ms Stagg: I also think that if you made a decision or a recommendation that you wanted somebody to gather a little more information for you so that you could look a little further into this particular kind of effect or impact, and that you would sort of put on hold any recommendation that came from the review commission. . . Of course, you don't have to put them on hold. On the whole section dealing with shippers, they made no recommendations. If you suggested that you felt that perhaps there were some reasons for some recommendations and that you were going to do a little further study on that part, as we are hoping you are going to do on the disabled travellers, I think that would go over really well in our community.

The Chairman: Actually, for this particular part of the committee's work, you are our last witness. We will now be putting our collective thoughts together on the testimony that we have received.

There have been, I am told, in excess of 60 witnesses, mostly in Ottawa, but also in Vancouver, Winnipeg, Saint John, New Brunswick, and now Halifax. It is the feeling of the members of this committee that there are advantages, that we have a responsibility to be in Canada and not simply look at Ottawa as being our Canada from the perspective of work that should be undertaken, and that there is a benefit for people to have an opportunity to be eyeball to eyeball with members of Parliament as they do their work.

Your comments on the video suggestion are interesting. We didn't get the same reaction in other areas when we asked that question.

We do appreciate your appearance before us this afternoon and thank you very much for coming. As I said, it has been a long journey for you. It has been most thought-provoking. We will certainly be taking under consideration the comments and the brief that you have presented here.

[Traduction]

Mme Stagg: Oui. La venue du comité du Sénat a énormément soulagé les gens d'affaires de Stephenville. Beaucoup de gens se sont présentés aux audiences. Même si cela n'a pas donné de résultats, il a été encourageant de voir que quelqu'un se préoccupait suffisamment de la situation pour venir nous écouter. On avait au moins un peu d'espoir que quelque chose se produise.

Le président: À votre avis, comment réagiraient les gens d'affaires et les habitants de Stephenville si nous leur propositions, par votre entremise, qu'au lieu d'amener le comité à Stephenville nous tenions des audiences sur support électronique, c'est-à-dire que nous mettions en place un système vidéo permettant au comité de communiquer avec les gens de Stephenville, à partir d'Ottawa, sur écran de télé? Vous pourriez nous entendre, et nous pourrions vous entendre aussi. Cette proposition vient en fait d'un comité auprès duquel nous avons dû témoigner pour obtenir des fonds. Notre comité a estimé que cette proposition était ridicule. Vous, qu'en pensez-vous?

Mme Stagg: Les gens de Stephenville seraient sans doute bien plus satisfaits que si vous dépensiez des sommes énormes pour vous déplacer. Ces audiences électroniques seraient fort acceptables.

M. Angus: Bel essai, monsieur le président.

Le président: J'aurais mieux fait de me taire.

Mme Stagg: Vous pourriez également peut-être prendre une décision ou faire une recommandation pour que quelqu'un recueille pour vous davantage de renseignements afin que vous puissiez étudier plus en profondeur ce type de répercussions, ce qui vous permettrait de mettre en veilleuse les recommandations de la Commission d'examen. . . Ce n'est peut-être pas nécessaire. Par exemple, la Commission n'a fait aucune recommandation sur toute la section portant sur les expéditeurs. Si vous dites avoir des motifs suffisants pour faire des recommandations et que vous décidez d'étudier davantage cet aspect, comme vous le ferez, nous l'espérons, dans le cas des voyageurs handicapés, les gens de chez nous en seront très heureux.

Le président: En fait, vous êtes notre dernier témoin quant à cette partie des travaux du Comité. À partir de maintenant, nous réfléchirons ensemble aux témoignages que nous avons reçus.

Notre Comité a entendu, m'a-t-on dit, plus de 60 témoins, dont un grand nombre d'Ottawa, mais aussi de Vancouver, Winnipeg, Saint John (Nouveau-Brunswick) et maintenant Halifax. Les membres du Comité estiment que leurs travaux doivent porter sur le Canada tout entier et qu'ils ne doivent pas simplement considérer qu'Ottawa représente tout le Canada. Nous estimons également qu'il est bon que les Canadiens aient la possibilité de discuter face à face avec les députés.

Vous avez fait des observations intéressantes sur la proposition d'audiences électroniques. Nous avons cependant reçu des réactions différentes dans d'autres régions, lorsque nous en avons parlé.

Merci d'être venue comparaître devant nous cet après-midi. Vous avez fait un long voyage pour cela. Vous nous avez certes donné matière à réflexion. Nous étudierons les observations que vous avez faites et le mémoire que vous nous avez remis.

[Text]

Ms Stagg: If I could just have a closing comment, I feel that what I presented to you here is extremely sketchy. I wanted to point out to you that I now operate a small business. The time that I have to take from my business to prepare something like this, and I have to pay staff to go in and run my business at that time, is all a loss to me. It all comes down to my bottom line. This is as much time as I could give it, but it is very sketchy. A lot of interesting details could be filled in there if you do get someone to do further study. There is a lot more meat there.

The Chairman: Thank you.

Mr. Crosby: You made your points very well.

Mr. Angus: Does the witness know that one of the other standing committees of the House, a subcommittee, is actually taking on the question of the handicap follow-up to this report. We are hoping to get some feedback from them as we complete our work. There is a parallel effort under way.

Ms Stagg: We really hope you will do more study on freight. Thank you.

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

Mme Stagg: Si vous me le permettez, j'aimerais conclure en disant que les éléments que je vous ai soumis ne représentent qu'un canevas de base. J'exploite actuellement une petite entreprise. Le temps que j'ai pris pour préparer tout cela, la personne que j'ai dû employer pour me remplacer, tout cela est à mes frais. J'y ai consacré tout le temps dont je disposais, mais je ne vous ai montré que la pointe de l'iceberg. On pourrait y ajouter des détails très intéressants en faisant une étude plus approfondie. La situation est beaucoup plus complexe.

Le président: Merci.

M. Crosby: Vous nous avez présenté un bon témoignage.

M. Angus: Pour l'information du témoin, il y a un autre comité permanent de la Chambre, un sous-comité, qui est actuellement saisi du suivi à donner aux recommandations de ce rapport touchant aux personnes handicapées. Dans le cadre de nos travaux, nous espérons pouvoir recueillir l'opinion de ce sous-comité. Il y a donc un effort parallèle en cours.

Mme Stagg: Nous souhaitons vraiment que vous puissiez faire une étude plus approfondie sur la question du fret. Merci.

Le président: La séance est levée.

MAIL  POSTE

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste—lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA):

Barry Olsen, President, Maersk Canada;
Richard Rusk, Legal Counsel;
Edward LeBlanc, Managing Director.

*From Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada)
(ANERA (Canada)):*

Guy G. Bouchat, President & Chief Executive Officer, Montreal
Shipping, Inc.;
W. David Angus, Legal Counsel.

From Halifax Port Corporation:

David Bellefontaine, President & Chief Executive Officer.

From Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

Tom Trainor, Vice Chairman;
Wade Elliott, Director of Marketing;
Cheryl Bidgood, Research Analyst;
J. Robert McGee, Gateway Program Marketing Officer, Halifax
International Airport.

From Communications Plus:

Cheryl Stagg, President.

TÉMOINS

De Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA):

Barry Olsen, président, Maersk Canada;
Richard Rusk, conseiller juridique;
Edward LeBlanc, directeur général.

*De Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (ANE-
RA (Canada)):*

Guy G. Bouchat, président et chef de la Direction, Montreal Ship-
ping, Inc.;
W. David Angus, conseiller juridique.

De la Société du port de Halifax:

David Bellefontaine, président et chef de la direction.

De Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

Tom Trainor, vice-président;
Wade Elliott, directeur, Marketing;
Cheryl Bidgood, analyste;
J. Robert McGee, agent commercial, Programme Porte d'entrée,
Aéroport international de Halifax.

De Communications Plus:

Cheryl Stagg, présidente.



House of Commons
Canada

REPORT ON THE RECOMMENDATIONS OF THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT REVIEW COMMISSION

REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

ROBERT A. CORBETT, M.P.
Chairman

June 1993

REPORT ON THE RECOMMENDATIONS OF THE NATIONAL TRANSPORT ACT REVIEW COMMISSION



REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

ROBERT A. CORBETT, M.P
Chairman

June 1993

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Tuesday, June 15, 1993

Wednesday, June 16, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 57

Le mardi 15 juin 1993

Le mercredi 16 juin 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation — Policy and Legislation in Review"

INCLUDING:

Eighth Report to the House

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation»

Y COMPRIS:

Huitième rapport à la Chambre

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

Members of the Standing Committee on Transport

CHAIRMAN

Robert A. Corbett, M.P.
(Fundy—Royal)

VICE-CHAIRMEN

Ken Atkinson, M.P.
(St. Catharines)

Stan Keyes, M.P.
(Hamilton West)

MEMBERS

Iain Angus, M.P.
(Thunder Bay—Atikokan)

Gilbert Chartrand, M.P.
(Verdun—Saint-Paul)

John Manley, M.P.
(Ottawa South)

Lee Richardson, M.P.
(Calgary Southeast)

Geoff Wilson, M.P.
(Swift Current—Maple Creek—Assiniboia)

(Quorum 5)

CLERK OF THE COMMITTEE

Marc Toupin

RESEARCH STAFF

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

The Standing Committee on Transport

has the honour to present its

EIGHTH REPORT

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), your Committee embarked on a study of the recommendations of the National Transportation Act Review Commission. After hearing evidence in Ottawa, Vancouver, Winnipeg, Saint John (N.B.), and Halifax, your Committee has unanimously agreed to report to the House as follows:

Table of Contents

ACKNOWLEDGEMENTS	ix
RECOMMENDATIONS	xi
REPORT ON THE RECOMMENDATIONS OF THE NATIONAL TRANSPORTATION	
ACT REVIEW COMMISSION (NTARC)	1
INTRODUCTION	1
SAFETY	2
RAIL	3
A. Line Abandonment	3
1. The Process	3
2. Rail Passenger Services	6
3. Surplus Rights-of-Way	7
B. Shortline Railroads	7
C. The Common User Plant Concept	9
D. Competitive Access Provisions	10
E. Compensatory Rates	11
AIR	12
A. The South	12
B. The North	13
TRUCKING	14
MARINE	15
A. SCEA	15
B. The Canadian Ports System	16
THE PUBLIC INTEREST	17
GENERAL	19
A. Foreign Ownership	19
B. Part VII — Acquisitions of Canadian Transportation Undertakings	19
C. Regional Economic Development	20
D. Environmental Considerations	21
E. Taxation Policy	21
F. Further Assessment of the NTA, 1987	22
CONCLUSION	22

APPENDIX A

List of witnesses	25
-------------------------	----

APPENDIX B

List of submissions

REQUEST FOR GOVERNMENT RESPONSE

MINUTES OF PROCEEDINGS

Acknowledgements

The Committee could not have completed its study without the cooperation and support of numerous people. The Chairman and Members of the Committee extend their thanks to all the witnesses who shared with them their insights as well as to the organizations and individuals who submitted briefs.

We also wish to acknowledge the excellent work of our research staff, John Christopher and David Cuthbertson, as well as the Clerk of the Committee, Marc Toupin, for their excellent counsel and untiring efforts in completing this exhaustive study on time and on budget.

Finally, the Chairman wishes to thank all the Members of the Committee for the many hours they dedicated to the study of these issues and the preparation of this report.

RECOMMENDATIONS

1. That the Minister of Transport adopt the Commission's proposal that he direct departmental officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving air carriers other than Level I carriers, and take necessary corrective measures.
2. That the Minister of Transport and provincial Ministers responsible for trucking direct appropriate officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving straight trucks over five tonnes and take necessary corrective measures.
3. That the Minister of Transport place a moratorium on all abandonment applications for secondary and main line trackage until a basic national rail network has been established.
4. That, if no basic national rail network has been established by July 1, 1994, the Minister of Transport take immediate action to implement the NTARC's recommendations on line abandonment through amendments to the NTA, 1987, except that, with reference to main and secondary line abandonments, a broad and rigorous public interest test should be applied.
5. That the Minister of Transport exercise his responsibility and leadership to do whatever is necessary to try to obtain agreement on a basic national rail network within the next twelve months.
6. That, where there is a rail passenger service operating on a line for which an application for abandonment or conveyance has been made, the NTA, 1987, be amended to ensure that consideration is given to rail passenger service by the Agency before a decision to abandon or convey the line is made.
7. That the Minister of Transport introduce legislation as soon as possible providing VIA Rail with a mandate to operate a safe, efficient and reliable rail passenger service in Canada.
8. That the NTA, 1987, be amended to provide for a procedure whereby surplus rights-of-way and infrastructure can be "banked," in the public interest, for future rail and non-rail uses.

9. That the Minister of Transport initiate the development of a policy and guidelines for the facilitation of the creation of shortline railroads and establish a federal-provincial task force to develop a uniform regime based upon the appropriate federal transportation legislation for the economic and safe regulation of federal and intraprovincial railways.
10. That the NTA, 1987, be amended to include provisions which would enable the railways, stakeholders and regional interests to collectively create regional rail networks.
11. That the Minister of Transport not implement the NTARC's recommendations concerning a comprehensive common user rail plant study and its application as a pilot project in eastern Canada.
12. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendations concerning proposed refinements to the competitive line rate and final offer arbitration provisions in the NTA, 1987.
13. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to abolish the compensatory rate provisions of sections 112 and 113 in the NTA, 1987.
14. That, if the survival of our two national airlines as viable competitors is in jeopardy as a result of their inability to manage capacity, the Minister of Transport should intervene and introduce a limited form of managed competition.
15. That the Minister of Transport should issue a policy directive to the National Transportation Agency to provide written reasons in respect of the disposition of all licencing applications in the north.
16. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to automatically repeal the SCEA when the U.S. government removes anti-trust immunity for shipping conferences, but undertake a review of the legislation at that time and refer it to the Standing Committee on Transport.
17. That the Minister of Transport provide a reference to the Standing Committee on Transport to undertake a comprehensive review of the administration, structure and competitiveness of the Canadian ports system.
18. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to exclude any reference to the importance of Canadian ports to Canada's export trade in section 3 of the NTA, 1987.

9. That more clarity and definition should be given to the concept of the public interest and its application under the NTA, 1987, through amendments to that Act that set out particular guidelines that should be considered by the National Transportation Agency in its public interest decisions; and that those amendments include direction to the Agency to provide detailed reasons for its decisions explaining how and why it has applied the public interest test.
10. That the Minister of Transport not accept the NTARC's proposal to raise the foreign ownership limit for Canadian air carriers from the present ceiling of 25% to 49%.
11. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to repeal Part VII, concerning acquisitions of Canadian transportation undertakings, of the NTA, 1987.
12. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to remove regional economic development from section 3 of the NTA, 1987.
13. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to exclude environmental matters from the NTA, 1987, but rather, include them in the Act.
14. That the Minister of Transport take immediate steps to convene a federal/provincial meeting on the issue of taxation policy for the transportation sector, and develop a plan that will not adversely affect the competitiveness and viability of Canadian carriers and present it to their respective governments for approval.
15. That the Minister of Transport provide for a further review of the operation of the NTA, 1987, and its complementary legislation in five years and that the Standing Committee on Transport be given the legislative mandate to do it.

REPORT ON THE RECOMMENDATIONS OF THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT REVIEW COMMISSION (NTARC)

INTRODUCTION

Section 266 of the *National Transportation Act*, 1987 (NTA, 1987) provides for a comprehensive review of the operation of this Act, the provisions of the *Railway Act* amended by this Act, the *Shipping Conferences Exemption Act* 1979 (SCEA), the *Motor Vehicle Transport Act* (MVTa), and any other Act of Parliament for which the Minister of Transport is responsible that pertains to the economic regulation of a mode of transportation.

In February 1992, the Minister of Transport announced the establishment of the National Transportation Act Review Commission (NTARC) composed of five commissioners. According to the legislation, this Commission had to complete its review and submit its report on or before January 31, 1993. The Commission completed its work on time, and made 56 recommendations. The Minister tabled the NTARC report entitled, "Competition in Transportation; Policy and Legislation in Review" in the House of Commons on March 9, 1993.

At that time, the Minister indicated his desire that the Standing Committee on Transport undertake a public examination of the Commission's report. It was his view that Transport Canada would derive considerable benefit from the Committee's findings and recommendations, particularly, in light of the fact, that the NTARC decided not to hold any public hearings. Clearly, the Standing Committee would be in a position to provide an important, indeed essential, public perspective on the recommendations contained in the report. On that basis, the Committee decided to accept the Minister's invitation and undertake a study including public hearings in Ottawa and major cities across Canada.

In addition, the Committee felt it was uniquely qualified to undertake this task because of its longstanding and direct involvement in economic regulatory reform of the transportation industry. This started with a comprehensive examination of the government's White Paper, *Freedom to Move* in 1985 resulting in a report entitled, "Change, Choice, Challenge" and continued with an extensive review of the new legislation which was proclaimed as the NTA, 1987, on January 1, 1988. On both occasions, the Committee travelled throughout Canada to hear the views of stakeholders, provinces, communities, business and labour groups, and the travelling public.

Similarly, our Committee heard and received the views of a cross section of more than 75 witnesses in hearings across Canada. What is clear to the Committee is that the bulk of the witnesses are in agreement with the pro-competitive thrust of the NTA, 1987, and the reflection of that in the major recommendations of the NTARC report. Indeed, even those who were philosophically and implacably opposed to the NTA, 1987, acknowledged that we could not return to a system of

comprehensive economic regulation of the transportation industry. This is not to say some concerns were not raised regarding certain of the key recommendations of the report and these are the ones that we will address in our review.

In order to do this, we concluded, as did the NTARC, that the only rational approach is to deal with the issues on a modal basis. Clearly, as far as air and trucking are concerned, there has been substantial deregulation whereas, with rail there continues to be considerable economic regulation or what might be called regulated competition. In contrast, the marine industry was not heavily regulated before 1987 and consequently did not receive much attention in the NTA, 1987.

It is not the intention of the Committee to consider, by any means, all of the NTARC recommendations. Certainly we have been impressed with the NTARC's analysis and the number of constructive and valuable recommendations contained in the report. On that basis, obviously, it would be redundant for the Committee to review each of them and therefore we will restrict our analysis to the most important and more particularly to those on which we heard concerns and criticism. However, we will start with the most essential element in transportation and one that transcends specific modal consideration: safety.

SAFETY

Safety is paramount in transportation. Before and since the NTA, 1987, there has been continuing and emotional debate regarding the impact of deregulation on safety levels in the various modes. The NTARC could not find any causal connection between economic regulatory reform and the diminution of general safety performance and standards among the modes. However, the NTARC did flag two areas where there could be safety problems. One concerned the rising incidence of accidents involving other than Level I air carriers and the other involved an increasing accident rate for straight trucks over five tonnes.

In connection with these two areas the NTARC made two specific recommendations. We can only echo these and urge their implementation immediately. Therefore, we recommend:

- 1. That the Minister of Transport adopt the Commission's proposal that he direct departmental officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving air carriers other than Level I carriers, and take necessary corrective measures; and**
- 2. That the Minister of Transport and provincial Ministers responsible for trucking direct appropriate officials to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents involving straight trucks over five tonnes and take necessary corrective measures.**

It must be pointed out that some witnesses did not share the NTARC's conclusion that there was no evidence of any correlation between safety and deregulation. They believe that there has been deterioration in safety and that the "bottom line" finally dictates the level of safety. "The bank has become the regulator and the S in safety has been replaced by the dollar sign." Concern was also expressed regarding the slow pace of the implementation of the Dryden Commission

recommendations on airline safety as well as Transport Canada's move towards a renewed regulatory regime which would place more emphasis on self-regulation by the industry. Certainly, in connection with the proposed investigation of Level II and below air carriers, we think that special attention should be given to the question of the extent to which safety regulation can or should be delegated to the aviation industry.

No hard data or statistics were presented to the Committee in support of these concerns. In light of this, it appears only reasonable to the Committee, that the NTARC's conclusion that transportation safety has not deteriorated since the NTA, 1987, has to be accepted. However, we would be remiss if we did not emphasize that the government must continue, in this deregulated environment, to give the highest priority to safety and provide the resources necessary to do the job. It must be stressed, that under no circumstances, can safety be compromised and that it is the responsibility of the Minister of Transport to exercise the utmost care and vigilance to ensure that this never happens.

RAIL

It is generally conceded that as far as rail transportation is concerned, the NTA, 1987, was "a shipper's bill." There is certainly no doubt that the rail industry was not deregulated in the same manner as the air and trucking modes. Indeed, while some effort was made to increase competition between Canadian Pacific Railway (CP Rail) and Canadian National Railways (CN), a considerable amount of economic regulation was introduced to ensure that the shippers were protected from unfair competition. The result has been that the railways have had neither the "freedom to move" nor the "freedom to manage" clearly necessary in a deregulated market place where they face strong competition from the domestic trucking industry and American railways.

The NTARC all but said that our railways are facing a crisis which is threatening their very survival in the North American market place. It stated, "that the trucking industry and U.S. rail competitors pose a genuine threat to the future of Canada's railways and to the shippers who depend upon them. If Canada does not wish to pay the price of a serious deterioration of the rail mode in this decade, it is essential that the carriers be allowed and encouraged to make the changes needed to compete."

The NTARC concluded that the railways must be afforded the opportunity to reduce dramatically their infrastructure costs and must bring their labour costs and productivity levels more into line with those of the trucking industry and U.S. railroads. It was pointed out that average traffic density for CN and CP is about 60% of that achieved by comparable U.S. railroads. In order to match the density of the American railroads over 14,000 miles of light density track will have to be abandoned which the Commission estimates could result in savings of up to \$260 million, per year for CN and CP combined. There are only three options for achieving plant rationalization of this magnitude: line abandonment; the creation of shortline railroads; and joint track sharing.

A. Line Abandonment

1. The Process

With respect to the abandonment of railway lines, the NTARC made specific recommendations aimed at simplifying and accelerating the current abandonment procedures in the NTA, 1987. These recommendations were based upon three key principles. First, the railways should be given the

freedom to exit a market without having to demonstrate loss or the absence of public need. This simply reflects the current situation for air and trucking. Second, commercial, provincial or local community interests should be provided with an opportunity to acquire abandoned railway lines. Third, the public should be protected through provisions allowing governments to assume responsibility for abandoned lines.

A majority of the witnesses that addressed this issue were generally in favour of the railways having the freedom to decide, on a commercial basis, how rail rationalization should be achieved. However, several said that this freedom should not extend to the abandonment of lines which connect to interchanges or to U.S. rail lines. They feel that the railways could, through "strategic abandonments, reduce effective competition between them and limit the competitive alternatives for accessing U.S. railroads. They believe that the National Transportation Agency (the Agency) should maintain a regulatory overview of a public interest nature in connection with such lines.

In Atlantic Canada several witnesses expressed a different concern with regard to the NTARC line abandonment recommendations. This has arisen as a result of the recent application of CP to abandon all of its Canadian Atlantic Railway network between Saint John, New Brunswick and Sherbrooke, Quebec. There is no argument that a major portion of this network is main line trackage and it was emphasized that the NTARC's proposals are not adequate to address the broad public interest implications and impact on the regional economy of such abandonments. In their view, the only appropriate and rational way to deal with abandonments of this magnitude is through the determination of an essential national rail network prior to any major rationalization and they called for a moratorium on secondary and main line abandonments until this basic network has been defined and in place.

At the time that this Committee considered the NTA, 1987, the focus was completely concerned with branch line abandonments. Nobody contemplated these provisions in the context of massive secondary and main line abandonments, and therefore they are really not appropriate to deal with such abandonments.

The Committee was informed that a federal/provincial task force, which includes the railways, has been working on the development of a basic, essential national rail network for the past 18 months. No one was able to predict, with any certainty, if and when it will be successful in reaching agreement on such a network. Doubt was expressed by a number of witnesses that this would ever happen, but they acknowledged that the most logical and sensible approach would be one where all of the current accelerated rail rationalization activity on the part of CN and CP should take place within the context of a viable and competitive national rail network plan. However, most felt that the railways should not have to wait for this to occur and should be free to continue to rationalize their networks now.

The whole thrust of the NTARC's abandonment recommendations is to streamline the process making it less complicated and more efficient for the railways to rationalize their networks. In our view, the railways must be allowed the flexibility to manage their infrastructure (as is the usual case in most industries) in response to market forces to ensure the existence of the railway network required to meet Canadian transportation needs. However, we are very concerned that this process is obviously going to include major segments of secondary and main line track, particularly in eastern and central Canada. Clearly there are going to be crucial and momentous changes to the national rail

network. On that basis, it is essential for the future viability and competitiveness of our railway industry and the public interest that these changes take place based upon a coherent national rail plan — a national plan that reflects the key role that our railways have played in the development of regional economies. Certainly, priority must be given, in the determination of a core rail network, to its impact on regions like Atlantic Canada that rely upon efficient and competitive rail transportation to move their products to distant markets.

Neither the industry nor the broad public interest are well served through an uncertain and ad hoc approach to the rationalization of our rail network. The only solution that makes economic and social sense is to define a basic network and then proceed with rationalization.

The Committee shares the concern and scepticism of some witnesses that the federal/provincial task force has not made much progress, that its work will continue at a slow pace, and that it may not be able to reach a satisfactory conclusion. We find this very disturbing since we do not have the luxury of time in this case; our railways are in a crisis situation. Urgent and concrete action is required. A national highway network has been defined and we see no insurmountable obstacle to the determination of a basic rail network in the near future. In the interim, it is only sensible to put on hold all abandonment applications for secondary and main line trackage. Therefore, the Committee recommends:

- 3. That the Minister of Transport place a moratorium on all abandonment applications for secondary and main line trackage until a basic national rail network has been established.**

We think, because of the urgency involved, that the federal/provincial task force should be given no more than one year to develop a network plan. Based upon the testimony we heard, we are not optimistic that this can be accomplished but, as we have indicated, the railways are in no position to be able to wait an inordinate amount of time before major rationalization takes place. At that point, we think the Minister of Transport should put in place the NTARC proposals for an accelerated line abandonment process based upon commercial criteria thus allowing the railways to rationalize their networks. Therefore, we recommend:

- 4. That, if no basic national rail network has been established by July 1, 1994, the Minister of Transport take immediate action to implement the NTARC's recommendations on line abandonment through amendments to the NTA, 1987, except that, with reference to main and secondary line abandonments, a broad and rigorous public interest test should be applied.**

While not being very hopeful that the task force will be successful, the Committee believes that every effort must be made to reach agreement on a plan. Obviously, the Minister of Transport is the key player in developing an essential national rail network. We think it is now time for the Minister to take control of this process and exercise the necessary leadership and direction to try and reach a conclusion on a basic rail network within the next twelve months. Therefore, we recommend:

- 5. That the Minister of Transport exercise his responsibility and leadership to do whatever is necessary to try to obtain agreement on a basic national rail network within the next twelve months.**

Finally, in connection with line abandonments, it should be pointed out that under the NTA, 1987, the government has considerable discretionary power either through the issuance of policy directions or by varying or rescinding any decision or order of the Agency. This is done by executive action through an order-in-council. The NTARC recommendations do not remove the discretionary powers. Therefore, whatever unfolds regarding rail rationalization, these powers will be available to ultimately safeguard the public interest. Granted, their exercise is dependent upon the public policies of future governments. Nevertheless, we believe they offer some comfort to the stakeholders and communities affected by line abandonments.

2. Rail Passenger Services

While the general discussion of an essential national rail network usually focuses on the movement of freight, it should be remembered that rail passenger service must also be recognized. VIA Rail, in its appearance before the Committee, pointed out that the former provisions of the *Railway Act*, in effect before the NTA, 1987, provided that an application to abandon a branch line could not be approved unless it was determined that the line was not required to operate a rail passenger service. The NTA, 1987, established an abandonment process whereby the needs of passenger services are not taken into consideration until after the decision to abandon has been made. This means that in connection with VIA services, negotiations must take place with the railways to preserve passenger services on the line. If this process fails, then the Governor-in-Council has the power to rescind the abandonment order.

It was pointed out that the current process creates great uncertainty and public concern regarding the future of rail passenger services. This issue has taken on greater importance since the railways have embarked upon a program of accelerated rationalization, not only of branch lines, but also of secondary and main lines. The best and most current example of this is CP's application to abandon its line between Saint John and Sherbrooke which is used by VIA.

VIA would like to see changes to the NTA, 1987, which would ensure that the requirements for rail passenger services be taken into consideration by the Agency when deciding whether to order line abandonments. As has been indicated, we agree with the NTARC's approach to line abandonment in balancing the commercial interests of the railway and the public interest in network rationalization. In connection with rail passenger services, we think the public interest should prevail and the Agency given the jurisdiction to protect them through the abandonment process. Therefore, we recommend:

- 6. That, where there is a rail passenger service operating on a line for which an application for abandonment or conveyance has been made, the NTA, 1987, be amended to ensure that consideration is given to rail passenger service by the Agency before a decision to abandon or convey the line is made.**

Of course, the most appropriate solution to the preservation of rail passenger services, is through the provision of a legislative mandate for VIA. This Committee addressed this issue in its report of November 1989 on VIA and the future of rail passenger services in Canada. We pointed out that there was near unanimity among the witnesses on the importance of VIA having its own legislation. It was recognized that since its inception, VIA has never had sufficient autonomy or

clear and specific mandate and has always been subject to the vicissitudes of government policy and the direct involvement of successive Ministers of Transport. This view was echoed by the Royal Commission on National Passenger Transportation which recommended that the federal government pass legislation giving VIA a corporate mandate to operate rail passenger services on a commercial basis.

We have just indicated how urgent it is to define a basis national rail network. We believe that it is just as important and crucial to protect and provide for rail passenger services through the enactment of legislation and there should be no further delay. Therefore, the Committee recommends:

- 7. That the Minister of Transport introduce legislation as soon as possible providing VIA Rail with a mandate to operate a safe, efficient and reliable rail passenger service in Canada.**

Surplus Rights-of-Way

One inevitable result of the railways' accelerated network rationalization program and the possible determination of a basic rail network will be significant surplus rights-of-way. It was suggested to the Committee that there should be provision in the NTA, 1987, for the "banking" of abandoned rights-of-way for possible future use. The idea would be to create a scheme to "mothball" the surplus lines based on their potential rather than present use.

This issue was raised at the time the Committee did its study on the potential for high speed rail services in Canada. The concern was that the most appropriate high speed rail route, in the corridor, has not been identified. However, CN and CP are involved in plans to rationalize and consolidate freight traffic in the corridor. Under the circumstances we thought it was necessary to ensure that any abandonment of track and right-of-way which could be of importance to the determination of the most suitable high speed rail route should be preserved for the future. We recommended that the Governor-in-Council use its power, under the NTA, 1987, to ensure that surplus rights-of-way be protected and maintained in the event of the establishment of high speed rail services. We think this approach should be extended to all surplus lines and rather than leave it to the discretion of the government we think there should be a procedure enshrined in the NTA, 1987. Therefore, we recommend:

- 8. That the NTA, 1987, be amended to provide for a procedure whereby surplus rights-of-way and infrastructure can be "banked," in the public interest, for future rail and non-rail uses.**

B. Shortline Railroads

The other alternative that the railways can pursue in the rationalization of their networks, apart from abandonment, is the sale of the line to a shortline railroad operator. To date, in contrast to the United States, where the creation of shortlines is a sophisticated, efficient and mature process not many shortlines have been created in Canada. However, clearly there are now going to be more opportunities for their establishment as the railways accelerate the process of shedding large amounts of unprofitable and low density rail lines. The NTARC recognized this and made recommendations to facilitate the conveyance of railway lines to shortline operators.

Most of the witnesses, including the railways, recognized the commercial importance of shortlines. It was pointed out that the key to commercial success and viability lies in the fact that most shortlines will operate within a province and therefore come under provincial jurisdiction. This means that federal railway collective agreements under the *Canada Labour Code* do not apply which allows the shortline operator to reduce operating costs through a smaller workforce combined with flexibility in their work rules. The few witnesses that expressed concerns about shortlines did so mainly because of the adverse implications for railway employment. Nevertheless, they acknowledged that shortlines preserve traffic and “feed” it to the main line operator which means it is not permanently lost to trucking. Indeed, it is fair to say that, while in principle opposed to shortlines, they have begrudgingly accepted that they are the only reasonable alternative to abandonment.

Several witnesses stated that the current federal and provincial regulatory processes for the creation of shortlines are slow, uncertain, complicated and expensive and actually mitigate against their establishment. The major reason for this is the lack of any framework for uniformity and consistency in rail policy and legislation, both among the provinces, and between the provinces and the federal government. With the exception of Saskatchewan, the provinces do not have up to date railway legislation which can appropriately and expeditiously deal with the shortline phenomenon. Furthermore, provincial legislation does not provide for the regulation of railway safety and consequently the provinces have no regimes or resources to deal with this important matter. It was suggested that they should adopt the federal safety regulations and contract with the federal government for their enforcement. Concern was also expressed that shippers on shortlines do not have available to them the branch line abandonment and competitive access provisions of the NTA, 1987. Again, it was proposed that the provinces should be encouraged to amend and update their legislation to make it compatible with NTA, 1987, so that all shippers are treated equally, and in connection with possible abandonment the public interest is protected.

Regarding the labour issue, great concern was expressed that recently the provinces of Ontario and British Columbia have enacted legislation to provide that successor rights established in federal railway collective agreements be transferred to provincial shortline operations. It was emphasized to the Committee that such legislation is a serious impediment to the creation of shortlines in both provinces.

The Committee is convinced that shortlines are the only viable and reasonable option to abandonment. They save jobs, and preserve the traffic for the main line railroads which helps to maintain employment levels in the national railways. It also means less heavy truck traffic on provincial highways. However, what is clear to the Committee, is that the current federal and provincial legislative and regulatory processes for the creation and control of shortlines must be improved and streamlined. This can only be accomplished through federal/provincial cooperation and a harmonization of rail policies and regulatory regimes. The aim would be to create an environment which will facilitate the development of shortline operations where they can be successful, and be the least cost and most efficient transportation alternative. Therefore, we recommend:

- 9. That the Minister of Transport initiate the development of a policy and guidelines for the facilitation of the creation of shortline railroads and establish a federal-provincial task force to develop a uniform regime based upon the appropriate federal transportation legislation for the economic and safe regulation of federal and intraprovincial railways.**

CN pointed out to the Committee that the NTA, 1987, does not contain a mechanism allowing one or more railway companies to obtain a blanket approval for the multiple conveyance of several rail lines that would allow for regional network rationalization. Currently, separate approval of multiple applications is required and this is complex and time-consuming. What CN envisages is area network rationalization which would have the support of other parties such as shippers, a province, municipality or a port. Consultations would take place and agreement reached which would then be presented as a package to the Agency for approval. We think there is merit in this approach and that consideration should be given to including changes in the NTA, 1987, to provide for regional network rationalization. Therefore, we recommend:

- 10. That the NTA, 1987, be amended to include provisions which would enable the railways, stakeholders and regional interests to collectively create regional rail networks.**

C. The Common User Plant Concept

It was pointed out by the NTARC that the most comprehensive solution to plant rationalization was the separation of the operation and ownership of the railway infrastructure from the operation of the trains. It recommended that the Minister of Transport initiate a study of the feasibility of separating railway operations from the ownership of the infrastructure. It also recommended that the Minister and the Agency explore the possibilities of the application of this concept as a pilot project in eastern Canada.

While there was some support for this concept in Atlantic Canada, the overall reaction was lukewarm at best, and negative for the most part. Some witnesses expressed concern about technical and operating problems while others worried about the safety implications. Indeed, one witness said that the concept of railway companies competing on a rail "highway" system like the trucking companies is quite ludicrous from a logistical and safety point of view and added that the idea did not even merit a study.

What we see as the fundamental problem is, who would buy the infrastructure and the only answer we think is realistic is that it would be the federal government. For CP this would mean nationalization. However, in this era of severe fiscal restraint it is doubtful if any government in the foreseeable future will be prepared to provide the funds to purchase the infrastructure and operate it. Moreover, concern was expressed that the government would not be able to operate the infrastructure efficiently and meet the operational requirements of the railroads.

The debate on this concept has been going on for a long time. In light of the present reaction, we doubt it would be productive to devote further resources to a comprehensive study and the possible implementation of a pilot project. Far better to concentrate on the establishment of an essential national rail network and plant rationalization through a streamlined abandonment process and the creation of shortline railways. Therefore, we recommend:

- 11. That the Minister of Transport not implement the NTARC's recommendations concerning a comprehensive common user rail plant study and its application as a pilot project in eastern Canada.**

D. Competitive Access Provisions

The NTA, 1987, provided three major competitive access provisions for shippers: competitive line rates (CLRs); final offer arbitration (FOA) and interswitching. The NTARC made recommendations on the first two of these shipper protection mechanisms.

CLRs are intended to benefit shippers who are physically located on one rail line whose goods cannot reasonably and profitably be shipped by other means of transportation (truck/ship/barge/pipeline). In other words, these shippers are "captive" to one railway which has no effective competition and commands considerable market power. A captive shipper can ask the railway to set a freight rate for moving goods from its location to a competing rail carrier's line. If the parties cannot agree, the shipper can request that the Agency set a "competitive line rate" according to guidelines under the NTA, 1987.

FOA applies to the carriage of goods by rail and air. The NTA, 1987, provides that when the shipper and carrier cannot agree to a rate they can submit their final best offer, in writing, to an agreed-upon arbitrator. The arbitrator must choose between the two and his choice is final for one year unless extended by mutual agreement.

The NTARC pointed out that CLRs and FOA have not been used to any significant degree and that CN and CP have effectively declined to compete with each other through CLRs with the result that they are largely inoperative in Canada. Given this, the NTARC found no persuasive evidence of adverse commercial effects on railway viability from CLRs. However, the NTARC acknowledged that it had devoted considerable time and resources in analyzing the impact of these two shipper relief measures and whether changes were required. Ultimately, it recommended some refinements to the CLR and FOA provisions.

Despite the fact that there have been very few CLRs or FOA applications, all of the shipper witnesses said that the competitive access provisions have been very useful. This is because shippers have been able to use the threat of a CLR or FOA in the negotiation of confidential rate and service contracts with the railways. The shippers readily acknowledged that they have been able to obtain lower rates from the railways because of these provisions. Nobody has been able to measure the value of these provisions but they clearly hover over every rate negotiation. As the NTARC observed, "the primary utility of the CLR provisions is to provide some leverage to shippers in the bargaining of confidential contracts and their value is largely a function of perception."

With respect to the NTARC's recommendations for refinements to the competitive access provisions, all of the shipper witnesses opposed most of them and certainly those with the most impact on the current process. The general view was that the NTARC was preoccupied with the present financial crisis in the railway industry. As a result, it attempted, through its proposed changes, to offer some potential relief to the railways. The consensus was that these amendments would introduce ambiguity, delay, and contention, ultimately reducing the effectiveness of the existing provisions. While CLRs can be complicated, the great benefit of the current provisions is their objectivity, relative simplicity and clarity. Any endeavour to encumber these provisions with additional requirements and elements of subjectivity will guarantee their non-utilization by shippers. Some of the shippers proposed other refinements to these provisions which were naturally favourable to their interests. However, in the end, most conceded they would be happy with the status quo.

On the other hand, the railways appear to have all but abandoned, in resignation, their original position which was to oppose the inclusion of CLRs and FOA in the NTA, 1987. It appears to the committee that the railways are now prepared to live with CLRs and FOA with one exception. They do not agree that U.S. railroads should have access to CLRs when there is no reciprocity for Canadian railways. However, both railways were in general agreement with the refinements proposed by NTARC.

The NTA, 1987, was an attempt to balance the interests of the shipper and those of the railways through the enactment of these competitive access provisions. We believe, based upon what we heard, that this delicate balance should not be disturbed. We are not persuaded that there are any serious problems with these provisions that require correction. Regarding the railways' concern about U.S. access to CLRs, we would note that our railways have not been prepared to compete with each other through CLRs. In addition they have acquired substantial and strategic railway operations in the United States. Therefore, we recommend:

- 12. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendations concerning proposed refinements to the competitive line rate and final offer arbitration provisions in the NTA, 1987.**

7. Compensatory Rates

The NTA, 1987, provides in section 112, that all rail rates are to be "compensatory", that is, they are to exceed the variable cost, as determined by the Agency, of the movement of the traffic concerned. As a matter of long time practice, the Agency and its predecessors have used long-run variable costs as the appropriate measure. Section 113 provides that upon complaint by any person that a rate is non-compensatory, the Agency is to investigate the rate and determine within 90 days whether the rate is compensatory. If the rate is not compensatory, and unless the Agency is satisfied that the rate does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or significantly harming a competitor and was not designed to have that effect, the Agency is to make an order disallowing the rate and requiring the railway company to substitute a rate that is compensatory.

The NTARC recommended the abolition of the compensatory rate provisions of sections 112 and 113 in the NTA, 1987. It believed that the *Competition Act* offers adequate protection against predatory pricing and the abuse of dominance in a market. It saw no compelling reason for maintaining the provisions in the NTA, 1987.

While some witnesses concurred in this, several others were strongly opposed to the elimination of the compensatory rate provisions. It was argued that removing these provisions would favour one mode over the others. For example, there are Crown Corporations that must publish their rates and establish them to meet their legislative self-sufficiency mandates. The confidential pricing advantage the railways enjoy through the NTA, 1987, must be controlled to protect the carriers and transportation modes that operate without similar privileges. Furthermore, the predatory pricing provisions of the *Competition Act* do not entirely correspond to non-compensatory rates. A rate can be set at market level, and therefore is not predatory, but still be insufficient to cover variable costs, thus being non-compensatory. Since this does not constitute predation as defined in the *Competition Act* it leaves other transportation modes without any recourse against unfair business practices. In

addition, predation is a criminal offense under the *Competition Act* and as a result, the onus of proof shifts and the accused transportation mode does not have the burden of proof as it does under the NTA, 1987. The modes of transportation seeking a prosecution under the *Competition Act* would have to absorb substantial research and time related costs involved in such a process. The necessity to prove the elements of a criminal offense makes recourse to the provision in the *Competition Act* and its successful utilization in a commercial case very unlikely.

It was indicated that two of the witnesses that appeared before the Committee are involved in a major multi-party complaint to the Agency alleging that the railways are charging non-compensatory rates for grain movements east of Thunder Bay. The point was made that it is essential to those modes which compete with the railways to have the Agency with its inherent expertise and experience in the intricacies of rail costing as an independent adjudicator of rail rates. Indeed, it was emphasized that it is inconceivable that the Competition Tribunal established under the *Competition Act* would be able to deal with such a technical and complicated complaint. As one witness said, "the costs, legal, procedural, chronological and instructive of bringing any tribunal anywhere close to the Agency's level of understanding of the 'black box' of rail costing would invariably frustrate the bringing of actions in these situations of potential abuse by the rail carriers."

As far as the railways are concerned, they are divided on this issue. CN supports the NTARC recommendation whereas CP opposes it on the basis that CN is a government owned entity. As long as this situation continues, CP wants to have the extra protection these provisions afford against unfair competition on the part of CN.

The Committee notes that there have been only five cases of non-compensatory rates that have been initiated, none of which, demonstrated an intention to lessen competition or harm a competitor. Nevertheless, the Agency is now seized with an important complaint under these provisions. On balance, we think that the arguments for retention of these provisions are persuasive. We are not convinced that the *Competition Act* can do the job. Therefore, we recommend:

- 13. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to abolish the compensatory rate provisions of sections 112 and 113 in the NTA, 1987.**

AIR

A. The South

The NTARC stated that aviation has been the most turbulent of the transport modes since its liberalization in 1984, confirmed by the NTA, 1987. It believes that air transport is the most complex and difficult problem facing Canadian transportation in this deregulated environment. The NTARC made several recommendations concerning foreign ownership, cabotage, block space and code sharing arrangements, open skies, multilateral air services agreements, slot allocation, allocation of international air routes, and charter services.

The problem the Committee has with the NTARC's analysis and recommendations is that individually and collectively they do not address the key problems facing the airline industry today. They are not particularly relevant to the current issues and do not make a significant contribution to their solution. As a result, we do not think it would be very helpful to the Minister of Transport to comment further on them in this report.

The Committee did not hear a great deal of testimony on the airline industry. However, it is fair to conclude from what we heard, that what is favoured, is a viable and competitive airline industry with two profitable and efficient national carriers. We agree with this, but of course, the burning question is how this can be achieved. Certainly, it is widely accepted, that the major problem for both airlines is overcapacity which is leading to destructive competition. There is no doubt that to a degree, this has been self-inflicted as a result of poor management, and compounded by the deep recession.

We are not going to comment on the regulatory and legal processes unfolding at the present time. Suffice to say, we hope that whatever happens, the results ensure a strong and competitive national airline system. It is interesting to note that the United States Congress has just passed legislation creating a 15 member bi-partisan national commission to make recommendations, within 90 days, concerning measures to revitalize the ailing American airline industry. It is quite possible, indeed likely, that regulatory and legislative initiatives will be the result of the Commission's work and may take the form of some type of reregulation.

We are not going to suggest another study of the airline industry. There is more than enough, on and off the record, regarding its problems and proposed solutions. However, we recognize that the situation of overcapacity and irresponsible competition cannot continue indefinitely without catastrophic results for the industry and the travelling public. It was suggested by a few witnesses that what was required was "smart" regulation. They were not, by any means, advocating a return to the comprehensive economic regulatory regime prior to 1984. What they are proposing is a limited form of better and smarter regulation which would stabilize the industry.

At this time, we are unable to see any alternative but to let the market place and events take their course. Notwithstanding this, we think the bottom line has to be the preservation of two viable and competitive national carriers, and if the only way that this can be achieved is through some form of regulated competition then we think it should be done. Such an approach should be an instrument of "last resort". If there is to be government intervention, the key is to regulate better and smarter to harness the market mechanisms in order to provide what the public interest requires. In other words, it has to be recognized that the discipline of competition may not always work and the public interest may well require public intervention. Therefore, we recommend:

- 14. That, if the survival of our two national airlines as viable competitors is in jeopardy as a result of their inability to manage capacity, the Minister of Transport should intervene and introduce a limited form of managed competition.**

3. *The North*

The NTA, 1987, totally deregulated airline services in southern Canada but provided for a degree of economic regulation in the north. Northern regulation requires the Agency to satisfy itself, that prior to licensing additional airline services, that this would not lead to a significant decrease or instability in services in the region. The onus to demonstrate these adverse effects lies with intervenors who oppose the license application. This is commonly referred to as the reverse onus test. The NTARC recommended this continue and that the Minister of Transport review the need for regulation in the north within five years.

The Committee heard one witness, First Air, which operates extensive services in Canada's north. It supported the NTARC's recommendation but pointed out that in reality, the north has been deregulated. This is because the Agency has approved the great majority of applications for northern services. It was argued that the Agency is not applying the reverse onus test as envisaged by the Act and in its summary decisions has not given any indication of why it approves applications. The fear was expressed that, as a result, overcapacity is rapidly becoming a serious problem with all of the attendant consequences that have occurred in the south. In order to remedy this situation it was suggested that the Minister of Transport indicate to the Agency, through a policy directive, under the NTA, 1987, or by some other type of signal, that it should adopt a more realistic approach in licensing additional airline capacity in the north.

Certainly, the Committee would not want to see the same situation develop in the north as is now gripping southern air services. If overcapacity is a problem, and northern airlines are not prepared to be responsible, then we think there is merit in government intervention. Therefore, we recommend

- 15. That the Minister of Transport should issue a policy directive to the National Transportation Agency to provide written reasons in respect of the disposition of all licensing applications in the north.**

TRUCKING

At the time this Committee was reviewing the provisions of the NTA, 1987, and the *Motor Vehicle Transport Act*, concerning the deregulation of the extraprovincial trucking industry, we expressed concern regarding the implementation of a National Safety Code and the lack of uniformity in trucking standards and regulations across Canada as a result of different regimes in every province. The Committee was assured by the government that a National Safety Code would be developed under the leadership of the Minister of Transport and would be uniformly and fairly administered across the country. In addition, the Committee was told that every effort would be made, in light of deregulation, to get the provinces to cooperate in the establishment of a uniform and harmonious regulatory regime for extraprovincial trucking.

The Committee is concerned that this has not been achieved in either area. This is demonstrated by the NTARC analysis and two strong recommendations calling upon the Minister of Transport and the provinces to harmonize the operating and technical standards for extraprovincial trucking and to resolve, expeditiously, the inconsistencies of regulation, interpretation and enforcement of the National Safety Code. In both cases, if this cannot be accomplished through negotiation and cooperation by March 31, 1994, then the NTARC recommends that the federal government exercise its jurisdiction, which it has delegated to the provinces, to achieve the required uniformity and harmonization.

The Canadian Trucking Association, in its appearance before the Committee, confirmed the NTARC's views and strongly supported its recommendations. Other witnesses also welcomed them and said they were essential to reduce interprovincial trade barriers in trucking thus providing shippers with a more effective and efficient trucking system. The application of different operating and technical standards and the uneven administration and enforcement of the National Safety Code are costly at a time when carriers and shippers can ill afford it.

We also, strongly concur, and urge the Minister of Transport and the provinces to achieve the harmonization that is so necessary to the continuing viability and competitiveness of our trucking industry in the North American market place. If this cannot be achieved, we think that the federal government should take unilateral action to resolve these two issues.

MARINE

A. SCEA

The major issue in the marine mode considered by the NTARC was whether or not the *Shipping Conferences Exemption Act* (SCEA) should be repealed. Under the Act, conferences of ocean shipping lines, primarily carrying containerized cargo, that collectively agree on rates and terms of service are exempted from the provisions of the *Competition Act*. In other words, the Act legitimizes cartels allowing them to collectively set rates and levels of service for Canadian shippers.

In its analysis of the impact of the SCEA, the NTARC observed that the number of conferences serving Canada since 1987 has decreased while the number of independent shipping lines has increased. Furthermore, rates set by conferences for a number of major commodities are now at, or below, 1983 levels while service has improved. Indeed, it was acknowledged by the NTARC that competition has increased between conferences and independents and the importance and predominance of conferences in various ocean shipping markets has declined. It could find no evidence that the conference exemption has had any significant adverse economic impact on Canadian shippers.

However, the major problem that the NTARC had with the SCEA was that it is contradictory and incompatible with the pro-competitive thrust of the NTA, 1987. Nevertheless, it felt that it would be unwise to repeal the SCEA until the United States and Canada's other major trading partners were prepared to act together. As a result, the NTARC recommended that the Minister of Transport introduce legislation to repeal the SCEA at such time as United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn. In the interim period, the NTARC proposed two changes to the SCEA: that the federal cabinet reduce to 10 days the notice period for independent action by shipping conference members; and that the Minister of Transport introduce amendments to section 5 of the SCEA to permit shipping conferences to contract for "through freight rates for precarriage or onward land carriage".

The Committee heard a considerable amount of testimony on this matter. Several witnesses strongly advocated the repeal of the SCEA as soon as possible rather than wait for the United States to abolish anti-trust immunity for conferences. In their view, the SCEA has not worked for Canadian importers and exporters; is totally antiquated; affords conferences protection which has been abused regularly by them; is a costly administrative mechanism which shippers pay for; and means higher freight rates because they are inevitably based on the operating costs of the least efficient member carrier in the conference rather than would be the case in an open competitive market.

On the other hand, several witnesses supported the NTARC's recommendation to continue the SCEA while others strongly advocated that Canada should not automatically abolish the SCEA in the unlikely event that the U.S. government repeals the *U.S. Shipping Act of 1984*. They advocated "a

wait and see approach" and proposed that a review be done of the SCEA at that time. They pointed out that conferences provide a degree of stability which is beneficial to both carriers and shippers. As well, there is considerable competition among the members of the conference because they are free to take independent action in negotiating a non-conference rate with an individual shipper. It was stated that this is often done and one witness went so far as to say that conferences are often involved in rate wars within the SCEA regime.

The Committee was informed that most of Canada's major trading partners recognize shipping conferences and exempt them from their competition legislation. Numerous recent studies and reviews have indicated that the SCEA has not impeded market forces but rather, complemented them and that they have been the dominant influence in Canadian liner trades. Moreover, these studies demonstrate that Canadian shippers have enjoyed favourable freight rates and high service levels over the past decade. Finally, it was suggested that any unilateral action by Canada to abolish the SCEA could jeopardize Canadian ports such as Halifax and Vancouver. This is because shipping lines currently serving Canada via U.S. ports might drop direct calls to Canada shifting their business totally to easily accessible U.S. ports.

Like the NTARC, we are persuaded by the weight of the evidence that the SCEA should not be repealed at the present time. However, we do not believe that the Act should be automatically repealed in the event the Americans remove conference immunity. We think that the most reasonable approach is for a comprehensive review to be done of the SCEA at that time. Therefore, the Committee recommends:

- 16. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to automatically repeal the SCEA when the U.S. government removes anti-trust immunity for shipping conferences, but undertake a review of the legislation at that time and refer it to the Standing Committee on Transport.**

Regarding the other two interim proposals for change, generally speaking, the witnesses on both sides of the SCEA argument supported the NTARC's recommendations with few exceptions and we do as well.

B. The Canadian Ports System

While not making any specific recommendations on Canada's port system the NTARC made some interesting observations. In its view, the present structure of the port administration system is not sufficiently flexible to respond to the rapidly changing trading patterns of the global marketplace. More particularly, our major ports are facing increasingly stiff competition from American ports and they must be in a position to be able to respond quickly and efficiently. The NTARC concluded its short analysis by pointing out that:

"The current situation of overlapping jurisdictions, costly centralized administration, and lack of investment flexibility at the individual port level has a negative impact on the economic viability of ports, as well as the industries they serve. The solution to this problem would require a major overhaul of the Canadian ports administration system."

There was general agreement with the NTARC's observations among those witnesses who were concerned with port operation and competitiveness. Some of them thought that there are too many layers of bureaucracy in Ottawa overseeing port activities. Canada's port system is divided

into three jurisdictions: Local Port Corporations (LPCs); the Harbour Commissions; and more than 500 harbours and wharves administered by Transport Canada. The roles of these three systems are not clearly defined and they compete with one another on quite different competitive terms. This can lead to uncoordinated and potentially destructive competition among federally funded entities. The existing approach to managing the port systems tends to be inefficient and discriminatory. As one witness stated, the port system is characterized by federal money competing against federal money. Moreover in this era of fiscal restraint, the question has to be asked, how many ports does Canada need and how many can it afford? Witnesses called for more coordination of federal port policy and more local financial and operational autonomy for local port corporations. It was suggested that one model to look at would be that of the various autonomous local airport authorities which have recently been established at major airports such as Vancouver and Montreal.

We have been concerned about Canadian port competitiveness for some time and had hoped to do a comprehensive study on this issue. The strong testimony of witnesses confirms our belief that there are important port administration and competitive issues that require examination. Therefore, we welcome the NTARC's comments and think that it is time that an evaluation of Canada's ports system should be done. In that light, we would note, that it was acknowledged by Ports Canada that it is probably time a review was undertaken since the last examination was approximately 10 years ago and the result was the 1983 *Canada Ports Corporation Act*.

As indicated previously, we are not enthusiastic about more studies, particularly those done by mostly independent commissions. However, we believe that this Committee, with its background and expertise, is a credible, efficient, cost-effective and adequate alternative to the usual approach. Moreover, our process is always open and public. Therefore, we recommend:

- 17. That the Minister of Transport provide a reference to the Standing Committee on Transport to undertake a comprehensive review of the administration, structure and competitiveness of the Canadian ports system.**

In connection with its review of the purpose clause (section 3) of the NTA, 1987, the NTARC suggested that section 3(1)(g) be replaced with a general policy goal that the Canadian transportation system facilitate interprovincial and international trade. The result of this is to remove the reference to the primacy of Canadian ports and their importance to Canada's export trade. This is the only reference to the role of Canada's ports in the NTA, 1987.

We have just demonstrated how important we think Canada's port system is to the economy and our ability to compete in the global market place. Obviously, we think that there should be a reference to Canada's ports in Canada's major piece of transportation legislation. Therefore, the Committee recommends:

- 18. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to exclude any reference to the importance of Canadian ports to Canada's export trade in section 3 of the NTA, 1987.**

THE PUBLIC INTEREST

Throughout the NTA, 1987, there are a numerous instances where reference is made to the concept of the "public interest". For example, it is mentioned in connection with branch line abandonment, is the basis of the investigation provisions of the NTA, 1987, (sections 59 to 63) and

Part VII provides for the review of proposed acquisitions of Canadian transportation undertakings on the basis of whether or not they are against the public interest. The NTARC also referred frequently to the public interest as being an important concept but did not attempt to define it in any way.

Similarly, during our hearings, the concept kept surfacing and we often asked witnesses what they thought the public interest should be and how it should be defined. None of them was able to shed much light on this notion but all, recognized its importance in the resolution of economic and regulatory issues. Some, indicated that the major reason they could not be helpful is because the NTA, 1987, does not set out very specific guidelines or criteria for the application of the public interest by the Agency in specific cases. Furthermore, they stated that, in many regulatory decisions the Agency does not provide detailed reasons as to why and how it has applied the public interest test.

However, the Committee was informed that jurists, legislators and regulators have been trying to come to grips with this concept for at least 100 years. They have not been very successful because of its elusive and ephemeral nature. Nevertheless, the Supreme Court of Canada has dealt with the definition of the public interest in several cases. (*C.T.C. v. Worldways Airlines Ltd.* [1971] 1 S.C.R. 751; *Memorial Gardens Association (Canada) Limited v. Colewood Cemetery Company Ltd.*, [1958] S.C.R. 353; *Union Gas Co. of Canada Ltd. v. Sydenham Gas and Petroleum Co. Ltd.* [1957] S.C.R. 185). The Court has said that the determination by a tribunal or regulatory agency as to what is or is not in the public interest is a formulation of an opinion by the quasi-judicial body based on the facts and circumstances of each case. It is not a question of fact, it is predominately a formulation of an opinion and the decision cannot be made without a substantial exercise of administrative discretion which is delegated to the Agency by Parliament.

Obviously, it is not possible for this Committee to attempt any precise definition of the public interest and what it should be in various regulatory situations. However, Parliament can, through legislation, provide some assistance to the regulator as to what criteria and factors should be taken into consideration when making a decision. Granted, they can never be definitive but they can be both useful and helpful to the regulator and those who are being regulated. Furthermore, the regulator can contribute to this process by providing more detailed and informative reasons as to how and why it arrived at its decision which it claims is in the public interest.

In that light, we believe that attention must be given to the definition of this concept where amendments are contemplated for the NTA, 1987. More precision and substance should be given to the public interest in those areas where it is to be applied by the Agency. Furthermore, we think that the Agency must be encouraged either through Ministerial directive or amendments to the Act to provide more detailed reasons for its decisions and, from time to time, issue guidelines and criteria that it uses to make this "formulation of opinion". Therefore, we recommend:

- 19. That more clarity and definition should be given to the concept of the public interest and its application under the NTA, 1987, through amendments to that Act that set out particular guidelines that should be considered by the National Transportation Agency in its public interest decisions; and that those amendments include direction to the Agency to provide detailed reasons for its decisions explaining how and why it has applied the public interest test.**

Foreign Ownership

The NTARC recommended that the foreign ownership limit for Canadian airlines should be raised from 25% to 49%. It believed that relaxation of the limit would be a pro-competitive measure and would provide Canadian carriers with greater access to capital.

The witnesses that commented on this recommendation were divided on the issue. Some thought, like the NTARC, that Canadian carriers needed to have access to larger pools of capital and equity participation while others, see no persuasive reason why the limit should be raised until the Americans do so. It also should be noted that the other modes do not have such a limitation and none of the modal-specific witnesses thought it was necessary. However, in connection with rail, it might become an issue with the creation of shortline railroads, if substantial segments of track were for sale to foreign, albeit, mostly American interests.

This Committee wrestled with this question during its consideration of the NTA, 1987. In the end, the argument of reciprocity with the United States won out, but in order to ensure flexibility of response to a change in American policy, the Committee did not entrench the limit in the legislation. Rather, it provided that the Governor-in-Council could change the limit at its discretion. We see no reason to depart from this position at this time. We would only note that the recently established Congressional Commission referred to above, has, as one of its terms of reference, to review the foreign ownership limits for the American aviation industry. Therefore, we recommend:

- 20. That the Minister of Transport not accept the NTARC's proposal to raise the foreign ownership limit for Canadian air carriers from the present ceiling of 25% to 49%.**

Part VII — Acquisitions of Canadian Transportation Undertakings

The NTARC recommended that Part VII of the NTA, 1987, be repealed and that the exemption of transportation services from the *Investment Canada Act* be removed. It pointed out that this part is related to both the regulation of competition within Canada and foreign investment in transportation services. It did not see the necessity of having a separate set of investment rules for the transport sector, and in connection with domestic competition, it thought that the regulatory review resulted in unnecessary duplication, expense and delay and that the provisions of the *Competition Act* were adequate.

Again, those witnesses who choose to comment on Part VII were divided regarding the NTARC's recommendation. Some agreed for the same reasons as the NTARC, while others thought it was important to have specific provisions for the transportation industry because of its strategic importance to the Canadian economy. The transportation sector is sufficiently critical to the economic and social well-being of Canada and sufficiently unique in characteristics to deserve separate treatment under the NTA, 1987. It was emphasized that the Americans have transportation-specific legislation and rules such as the *Jones Act* which provides comprehensive protection for the American shipping industry, and that it may well be useful to retain Part VII in

order to ensure some degree of reciprocity concerning transportation services. Furthermore, it is a highly specialized industry and the Agency has a reservoir of expertise, experience and specialized knowledge of transportation issues. Certainly, all of that would have been needed in connection with the Agency's recent review and decision on the proposed acquisition of an interest in Canadian Airlines International by American Airlines. As far as Investment Canada is concerned, it was not the case that no application has been denied by that agency.

On balance, we think that the issues and problems in the transportation industry warrant special and unique consideration because of their complexity and the importance of the industry to the country. We think the argument that the provisions in the NTA, 1987, can provide a counterweight to the American approach has merit. Overall, we are more confident that the interests of the industry will be better served and enhanced by maintaining special procedures in the NTA, 1987. Therefore, we recommend:

- 21. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to repeal Part VII, concerning acquisitions of Canadian transportation undertakings, of the NTA, 1987.**

C. Regional Economic Development

The NTARC recommended that section 3 (the purpose clause) of the NTA, 1987, exclude regional economic development as an element of transportation policy. It simply thought that regional development policy should be expressed in legislation directly concerning that subject.

The witnesses were divided on this issue with some supporting the NTARC's recommendation while others felt very strongly that this provision should be retained. In their view, the important role of transportation in fostering regional development is not just an historical curiosity—it is a continuing imperative. In fact, carrying out transportation policy with a regional economic development dimension can be a much more effective instrument for regional development than explicit and dedicated regional development programs. This view was strongly expressed by witnesses in Atlantic Canada. They pointed out that the reference to regional economic development does not infer, as seems to have been reflected in the NTARC's recommendation, any obligation on the part of the federal government to provide funds for unnecessary or inefficient infrastructure and services for the sole purpose of temporarily stimulating the regional economy. It was conceded that the existence of adequate transportation infrastructure and services will not by themselves guarantee regional economic development. However, their absence will surely retard the economic potential of a region. This is particularly true in Atlantic Canada where manufacturers and producers have to ship to distant markets to sustain levels of production necessary to maintain competitive operations. Reliable and efficient transportation is essential to the well-being of the Atlantic region.

The dilemma for the Committee is that we do not know what the impact is of this provision and indeed of the whole purpose clause on transportation policy and regulation. Consequently, we cannot assess what difference it would make whether it remains or is removed. However, what is clear is that this Committee grappled with this question at the time of its review of the NTA, 1987. Then the Committee received very strong testimony from the regions that transportation is a key element of regional economic development and that it was essential to acknowledge that in the NTA, 1987. We have received further convincing evidence particularly from Atlantic Canada witnesses. On balance, in the final analysis, if this provision continues to give comfort to some regional and remote interests, then we think that it should be left in the Act. Therefore, we recommend:

- 22. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to remove regional economic development from section 3 of the NTA, 1987.**

Environmental Considerations

The NTARC recommended that consideration of environmental matters not be addressed specifically in the NTA, 1987, but rather continue to fall under environmental protection statutes of general application. It acknowledged that concerns were expressed that the NTA, 1987, is silent on the environment and suggestions were made to include it in the Act. However, the NTARC did not think the NTA, 1987, should be amended to specifically reinforce environmental protection as it felt that this was being done adequately by dedicated pieces of environmental legislation.

Again, the witnesses were divided on this issue. Of those that took a particular interest, several thought there was good justification for including environmental considerations in the NTA, 1987. After all, it is a fact that the transport sector is a major contributor to environmental degradation and pollution. To suggest that environmental matters not be specifically addressed in the Act is to shirk the responsibility for one of the major issues facing modern society. If transportation is part of the environmental problem then the NTA, 1987, should play a role in considering environmental matters. We think these views have merit and we would simply add, that we recently confirmed this approach in our review of the new motor vehicle safety legislation. Therefore, the Committee recommends:

- 23. That the Minister of Transport not accept the NTARC's recommendation to exclude environmental matters from the NTA, 1987, but rather, include them in the Act.**

Taxation Policy

Although the issue of taxation was not part of the NTARC's mandate, it felt compelled to deal with it because of the many submissions which emphasized how important taxation policy is to the efficiency and competitiveness of the transportation sector. All modes emphasized to the NTARC that the overall tax burden in Canada is substantially higher than in the United States. This makes it difficult for them to compete effectively with their American counterparts. In addition, they also said that there are some inequities in taxation levels among the various modes in Canada which inhibits their ability to compete. Higher fuel taxes, a marked disparity in property taxes for rail carriers, and more favourable U.S. depreciation rates were singled out as being major impediments. On that basis, the NTARC recommended that all levels of government adopt taxation policies and rates that do not compromise the ability of Canadian carriers to compete in domestic and international markets.

All of the witnesses that considered this issue, for the most part, simply agreed with the NTARC's analysis and strongly endorsed its recommendation. They accepted the argument that the Canadian transport industry is at a competitive disadvantage with the United States because of disparities in the levels of taxation. A glaring example of this was brought to the attention of the Committee with regard to railway locomotive fuel taxes. A recent study done by the Senior Grain Transportation Committee compared the incidence of fuel tax rates per tonne of grain for Canadian and American railways. The study found that the total fuel taxes incurred by CN and CP amounted to

\$1.20 per tonne, of which, .40 cents relates to the federal excise tax, and .80 cents to various provincial taxes. In comparison, the U.S. federal and state fuel taxes, expressed in Canadian dollars, amounted to .19 cents per tonne. This results in a difference of \$1.01 per tonne or \$34.3 million on a volume of 34 million tonnes per annum.

Numerous studies have been done on this issue over the past four years which highlight disparities in the two tax regimes. We believe that the time for further study is over and concrete action is now required. We recognize that taxation policy goes far beyond the mandated responsibility of the Minister of Transport and his provincial counterparts. However, we believe any initiatives must come from those who have direct responsibility for transportation in Canada. Here again, as in the case of developing an essential national rail network, a high degree of federal/provincial cooperation will be required if this is to be attained. To a large extent, the success of this process will be dependent upon the leadership of the Minister of Transport and while we agree with the NTARC's recommendation, we believe greater emphasis should be placed on the federal government's role in resolving such an issue. Therefore, we recommend:

- 24. That the Minister of Transport take immediate steps to convene a federal/provincial meeting on the issue of taxation policy for the transportation sector, and develop a plan that will not adversely affect the competitiveness and viability of Canadian carriers and present it to their respective governments for approval.**

F. Further Assessment of the NTA, 1987

Most of the witnesses said that the NTARC's review of the NTA, 1987, and complementary legislation was very valuable. However, there was less than enthusiastic response for another statutory review in five years time, although a few witnesses thought further periodic reviews should be done. They pointed out that, the future challenges presented by the North American and global market places and the fast pace of change that will be required by our transportation industry to respond, dictate that further reviews will be needed to update the regulatory and legislative framework.

We think the NTARC has made a valuable and constructive contribution to the review process. However, our concern with it was the cost and the fact that it was not done in public. As has been indicated, we too are not excited about further comprehensive studies of the transportation industry—certainly, not ones that require a great deal of time and money. Nevertheless, we think there should be some sort of provision, as a safeguard, in the NTA, 1987, for further review of the operation and that this should be done by this Committee. Therefore, we recommend:

- 25. That the Minister of Transport provide for a further review of the operation of the NTA, 1987, and its complementary legislation in five years and that the Standing Committee on Transport be given the legislative mandate to do it.**

CONCLUSION

Throughout our hearings witnesses continually emphasized the need for a coherent and coordinated national transportation policy. They stated that Canada requires an integrated multi-modal policy, that respects competition and market forces, that is implemented consistently.

l levels of government, that treats all modes fairly and that serves both the stakeholders and the public interest. All modes should be examined in a coordinated way, and not in isolation, which is too often the practice now. When asked whether this was realistic, some witnesses expressed doubt while others said that we have no choice but to develop such a policy because the survival of the industry depends upon it.

Canada has been striving to develop such a policy since Confederation. Geography, great diversity and the federal structure have all played a role in making it difficult to achieve and strike a fair balance between the forces of competition and the protection of the public interest. Nevertheless, we believe it is vital that we continue to endeavour to provide the transportation industry and the public with a safe, efficient and rational national transportation policy. The industry is going through the most difficult period and faces problems of crisis proportions. It must adjust and transform itself to meet the emerging competitive challenges in trade and travel patterns of the North American and global market places. Governments must provide, through legislative and regulatory policies and regimes, the framework necessary so that the industry has the flexibility to respond quickly and effectively to rapidly changing market forces, while at the same time fulfilling important national transportation goals.

In our view, the only way this can be accomplished is through much more federal/provincial cooperation and coordination in the transportation sector than we have experienced to date. We have called for this at several important points in this report. In order for there to be a basic national rail network, the creation of viable shortline railways, a harmonized and standardized national safety code for trucking, and fair taxation policies that do not impede the industry's ability to compete with the U.S. counterpart, we must have an unprecedented level of federal/provincial cooperation and agreement. Transportation desperately needs this approach and we believe we have no choice but to pursue it with urgency and concerted effort.

Appendix A

List of witnesses

Organizations or Individuals	Issue	Date
Aircraft Operations Group Association Wayne Foy, Chairman.	53	Tuesday, May 25, 1993
Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (ANERA (Canada)) Guy G. Bouchat, President & Chief Executive Officer, Montreal Shipping, Inc.; W. David Angus, Legal Counsel.	56	Wednesday, June 2, 1993
Atlantic Provinces Transportation Commission Ramsay M.S. Armitage, General Manager; Peter Vuillemot, Assistant General Manager.	55	Tuesday, June 1, 1993
Brockville Transport Limited R.H. Oland, President.	55	Tuesday, June 1, 1993
Canada Grains Council Douglas E. Campbell, President.	52	Tuesday, May 11, 1993
Canada Ports Corporation Arnold E. Masters, Chairman of the Board; Jean Michel Tessier, President and Chief Executive Officer; Hassan Ansary, Executive Vice-President.	53	Tuesday, May 25, 1993
Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA) Barry Olsen, President, Maersk Canada; Richard Rusk, Legal Counsel; Edward LeBlanc, Managing Director.	56	Wednesday, June 2, 1993
Canada-United Kingdom Freight Conference Raymond R. Miles, Chief Executive Officer, Canada Maritime Agencies Ltd.	43	Wednesday, April 21, 1993
Canada Westbound Rate Agreement (CWRA) Edward J. Le Blanc, Managing Director; Richard Rusk, Legal Counsel.	54	Tuesday, May 25, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
Canadian Air Line Pilots Association Capt. Harvey Bergen, First Vice-President; Roger Burgess-Webb, Manager, Information Services.	48	Thursday, April 29, 1993
Canadian Business Aircraft Association J.B. Lyon, President. L. Russell Payson, Director	48	Thursday, April 29, 1993
Canadian Fertilizer Institute Roy Parkes, President and CEO, Nitrochem Inc.; Andrew Elliott, Director, Marketing Programs, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited; Dave DeBiasio, General Manager, Supply and Distribution, Cominco Fertilizers Limited; Jim Brown, Managing Director; Roger L. Larson, Assistant Managing Director.	49	Tuesday, May 4, 1993
Canadian Industrial Transportation League Maria Rehner, President; Geoffrey R. Cowell, Manager, Transportation Department, Noranda Sales Corporation.	48	Thursday, April 29, 1993
Canadian International Freight Forwarders Association, Inc. Karl H. Legler, President; Christopher Gillespie, Director of the National Board of Directors.	54	Tuesday, May 25, 1993
Canadian Manufacturers Association Wayne Howard, Chairman, CMA National Transportation Committee; Vice-President, Unilever – Lipton Monarch; Wayne Smith, Manager, Traffic & Transportation Department, INCO Ltd.; Ted Zier-Vogel, Vice-President, Noranda Sales Corporation Ltd.; Don Weirsma, Manager of Transportation.	47	Wednesday, April 28, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
Canadian National Railway Company (CN) Paul M. Tellier, President and Chief Executive Officer; Yvon Masse, Executive Vice-President and Chief Financial Officer; Jack McBain, Senior Vice-President, Operations; Serge Cantin, General Solicitor.	38	Wednesday, March 31, 1993
Canadian Oilseed Processors Association Robert Broeska, President; Jim Foran, Legal Counsel, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Woody Galloway, Manager, Canola Acquisitions, CanAmera Foods.	52	Tuesday, May 11, 1993
Canadian Pulp and Paper Association Howard Hart, President; David W. Church, Director, Packaging, Purchasing and Transportation; J.R. Edgar, Vice-President, Transportation, Repap Enterprises Inc.; James E. Foran, Barrister & Solicitor, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel Limited; R.T. Beckwith, Corporate Traffic Manager, E.B. Eddy Forest Products Ltd.	54	Tuesday, May 25, 1993
Canadian Public Employees Union Denise Hill, Vice-President, Airline Division; Amber Hockin-Jefferson, Chairperson, Division Health and Safety Committee; Richard Balnis, Senior Research Officer, Research Department.	50	Thursday, May 6, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
Canadian Railway Labour Association E.G. Abbot, Executive Secretary; John E. Platt, International Representative, International Brotherhood of Electrical Workers; Ron Bennett, Canadian Legislative Director, United Transportation Union; Theo Scull, National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; Gilles Hallé, Vice-President, Brotherhood of Locomotive Engineers.	41	Tuesday, April 20, 1993
Canadian Shipowners Association T. Norman Hall, President; Jean-Paul Sirois, Director, Economic Research.	41	Tuesday, April 20, 1993
Canadian Shippers' Council James D. Moore, Vice-Chairman; H. Pierre Racine, Director; Walter Mueller, Secretary.	54	Tuesday, May 25, 1993
Canadian Trucking Association Erwen Siemens, Chairman of the Board; Gilles J. Bélanger, President; Laura Scott Kilgour, Executive Director; Graham Cooper, Director, Government Affairs.	44	Thursday, April 22, 1993
Central Western Railway Thomas Payne, President and Chief Operating Officer.	51	Monday, May 10, 1993
Chamber of Shipping of British Columbia Richard Barlow, President; John Turpin, Director.	51	Monday, May 10, 1993
City of Brandon Rod Ficek, Councillor.	52	Tuesday, May 11, 1993
City of Saint John Elsie Wayne, Mayor; Ralph B. Murray, Senior Transportation Policy Advisor.	55	Tuesday, June 1, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPHO) Dave Martin, Provincial Coordinator, Manitoba League of the Physically Handicapped; Don Halechko, Chairman, Manitoba League of the Physically Handicapped; Paula Kierstead, Member, COPHO Human Rights Committee; April D'Aubin, Research Analyst.	52	Tuesday, May 11, 1993
Communications Plus Cheryl Stagg, President.	56	Wednesday, June 2, 1993
Monair Aviation Ltd. Barry Marsden, President and Chief Executive Officer; Walter Wesnowsky, General Manager.	51	Monday, May 10, 1993
Consumer and Corporate Affairs George Addy, Senior Deputy Director of Investigation and Research, Mergers Branch; Gilles Ménard, Deputy Director of Investigation and Research, Civil Matters Branch; Robert Lancop, Chief, Division A, Civil Matters Branch.	50	Thursday, May 6, 1993
CP Rail System I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; R. J. Ritchie, President of the Railway; David Flicker, Associate Vice-President, Legal Services.	42	Tuesday, April 20, 1993
First Air John Crichton, Executive Vice-President.	46	Tuesday, April 27, 1993
Halifax-Dartmouth Port Development Commission Tom Trainor, Vice-Chairman; Wade Elliott, Director of Marketing; Cheryl Bidgood, Research Analyst; J. Robert McGee, Gateway Program Marketing Officer, Halifax International Airport.	56	Wednesday, June 2, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
Halifax Port Corporation David Bellefontaine, President & Chief Executive Officer.	56	Wednesday, June 2, 1993
International Association of Machinists and Aerospace Workers Louis Erlichman, Canadian Research Director; Vincent Blais, Administrative Assistant.	45	Tuesday, April 27, 1993
LUSCAR Ltd. Emile J. Dubois, Manager, Transportation; James E. Foran, Legal Counsel.	53	Tuesday, May 25, 1993
Manitoba Pool Elevators Charles Swanson, President; Ken Edie, Vice-President.	52	Tuesday, May 11, 1993
National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada) Bob Chernecki, Assistant to the President; Jo-Ann Hannah, CAW Research; Dennis Cross, CAW Local 101, CP Health and Safety; John Merritt, CAW Local 100, CN and VIA Health and Safety; Norm Romas, CAW, Rail Division; Stan Horodyski, CAW, Rail Division.	54	Tuesday, May 25, 1993
National Transportation Act Review Commission (Defunct) John Gratwick, Former Commissioner; Horst Sander, Former Commissioner; Warren Everson, Former Executive Director.	39	Thursday, April 1, 1993
New Brunswick Department of Transportation The Honourable Sheldon Lee, Minister of Transportation; W.W. Steeves, Executive Director, Policy and Motor Vehicle; D.L. Johnson, Director, Transportation and Communications Policy; Margaret Grant-McGivney, Transportation Policy Officer.	55	Tuesday, June 1, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
ovacor Chemicals Ltd. Ken Gutierrez, Vice-President, Logistics and Marketing Services; Terry Park, Manager, Logistics – Methanol.	51	Monday, May 10, 1993
uiltex Bruce Flohr, President.	47	Wednesday, April 28, 1993
uilway Association of Canada Robert H. Ballantyne, President; James N. Speirs, Vice-President.	53	Tuesday, May 25, 1993
int John Port Corporation K.R. Krauter, General Manager and Chief Executive Officer.	55	Tuesday, June 1, 1993
int John Board of Trade Steves MacMakin, President; Tom Gribbons, Chairman, Transportation Committee.	55	Tuesday, June 1, 1993
askatchewan Department of Highways and Transportation Bernie Churko, Acting Assistant Deputy Minister, Policy and Programs Division.	54	Tuesday, May 25, 1993
under Bay Harbour Commission C.A. Cook, General Manager and C.E.O.; S. Paul Kennedy, Director of Marketing.	52	Tuesday, May 11, 1993
ransport Canada Honourable Jean Corbeil, Minister; Huguette Labelle, Deputy Minister; Paul Gauvin, Assistant Deputy Minister, Finance.	40	Thursday, April 1, 1993
ransport 2000 R.R. Evans, President; Harry Gow, Vice-President.	44	Thursday, April 22, 1993
nited Grain Growers T.M. Allen, President and Chairman of the Board; Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.	52	Tuesday, May 11, 1993

Organizations or Individuals	Issue	Date
United Transportation Union — Canada Ron Bennett, National Legislative Director.	54	Tuesday, May 25, 1993
Vancouver Port Corporation Patrick Reid, Chairman; Norman Stark, President.	51	Monday, May 10, 1993
VIA Rail Marc LeFrançois, Chairman of the Board; Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer; Jean D. Patenaude, General Counsel.	45	Tuesday, April 27, 1993
Western Canadian Shippers' Coalition Tom Culham, Chairman; Kevin Doyle, President, Sultan Limited; Barry Hagen, Manager, Transportation Services, MacMillan Bloedel; Emile Dubois, Manager, Transportation, Luscar Ltd.; Terry Park, Manager, Transportation and Distribution, Novacor Chemicals Ltd.	51	Monday, May 10, 1993

Appendix B

List of submissions

Organizations	Issue	Date
Aircraft Operation Group Association	53	May 25, 1993
Alberta Department of Transportation and Utilities	—	May 19, 1993
Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (A.N.E.R.A. Canada)	56	June 2, 1993
Atlantic Provinces Transportation Commission	55	June 1, 1993
Bakytis, Victor	—	May 28, 1993
Brookville Transport Limited	55	June 1, 1993
Brotherhood of Maintenance of Way Employees	—	June 4, 1993
Canada 3000 Airlines Limited	—	May 31, 1993
Canada Grains Council	52	May 11, 1993
Canada Ports Corporation	53	May 25, 1993
Canada Transpacific Stabilization Agreement (C.T.S.A.)	56	June 2, 1993
Canada-United Kingdom Freight Conference	43	April 21, 1993
Canada Westbound Rate Agreement (C.W.R.A.)	54	May 25, 1993
Canadian Air Line Pilots Association	48	April 29, 1993
Canadian Airlines International Ltd.	—	May 28, 1993
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers	—	May 27, 1993
Canadian Business Aircraft Association	48	April 29, 1993
Canadian Chemical Producers' Association	—	May 14, 1993
Canadian Fertilizer Institute	49	May 4, 1993
Canadian Industrial Transportation League	48	April 29, 1993
Canadian Industrial Transportation League — Western Council	—	May 28, 1993
Canadian International Freight Forwarders' Association	54	May 25, 1993
Canadian Manufacturers' Association	47	May 28, 1993
Canadian National (CN)	38	March 31, 1993
Canadian Oilseed Processors Association	52	May 11, 1993
Canadian Pulp and Paper Association	54	May 25, 1993
Canadian Railway Labour Association	41	April 21, 1993

Organizations	Issue	Date
Canadian Shipowners Association	41	April 21, 1993
Canadian Shippers' Council	54	May 25, 1993
Canadian Trucking Association	44	April 27, 1993
Canadian Union of Public Employees (CUPE)	50	May 6, 1993
Central Western Railway Corporation	51	May 10, 1993
Chamber of Shipping of British Columbia	51	May 10, 1993
City of Saint John (NB)	55	June 1, 1993
Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPOH)	52	May 11, 1993
Communications Plus	56	June 2, 1993
Conair Aviation Ltd.	51	May 10, 1993
Consumer and Corporate Affairs	50	May 6, 1993
Consumers' Association of Canada	—	May 31, 1993
Council of European & Japanese National Shipowners' Associations (England)	—	May 26, 1993
Council of Maritime Affairs	—	May 19, 1993
CP Rail System	42	April 20, 1993
East Canada South American Rate Agreement (E.C.S.A.)	—	May 31, 1993
First Air	46	April 27, 1993
Fraser River Harbour Commission	—	June 10, 1993
Halifax Board of Trade	—	May 18, 1993
Halifax-Dartmouth Port Development Commission	56	June 2, 1993
Halifax Port Corporation	56	June 1, 1993
International Association of Machinists and Aerospace Workers	45	April 27, 1993
International Automobile Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada)	54	May 25, 1993
Kenneth, Frederick C.	—	May 19, 1993
LUSCAR Ltd.	53	May 25, 1993
Manitoba Department of Highways and Transportation	—	June 10, 1993
Manitoba Pool Elevators	52	May 11, 1993
New Brunswick Department of Transportation	55	June 1, 1993
Novacor Chemicals Ltd.	51	May 11, 1993
OCEANEX Inc.	—	May 31, 1993

Organizations	Issue	Date
Ontario Midwestern Railway Company Limited	—	May 31, 1993
Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works	—	June 17, 1993
Rail Ways to the Future Committee	—	April 19, 1993
Railtex (USA)	47	April 28, 1993
Railway Association of Canada	53	May 25, 1993
Saint John Board of Trade (NB)	55	June 1, 1993
Saint John Port Corporation (NB)	55	June 1, 1993
Saskatchewan Department of Highways and Transportation	54	May 25, 1993
St. Lawrence Seaway Authority	—	May 18, 1993
Sundstron, Susan	—	May 28, 1993
Thunder Bay Harbour Commission	52	May 11, 1993
Transport Canada	40	April 1, 1993
Transport 2000	44	April 22, 1993
United Grain Growers	52	May 11, 1993
United Transportation Union — Canada	54	May 25, 1993
VIA Rail	45	April 27, 1993
Vancouver Port Corporation	51	May 10, 1993
Western Canadian Shippers' Coalition	51	May 10, 1993
Yukon Department of Community and Transportation Services	—	May 7, 1993

Request for Government Response

Your Committee requests that the Government respond to this report in accordance with Standing Order 109.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 57 of the Standing Committee on Transport, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

ROBERT A. CORBETT, M.P.
Chairman

Minutes of Proceedings

TUESDAY, JUNE 15, 1993

(78)

[ext]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 59, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Hanley, and Geoff Wilson.

Acting Members present: Ross Belsher for Lee Richardson; Felix Holtmann for Gilbert Chartrand.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation — Policy and Legislation in Review".

The Committee proceeded to discuss a draft report.

At 5:00 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:35 o'clock p.m., the sitting resumed.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 16, 1993

(79)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 4:10 o'clock p.m. this day, in Room 59, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Hanley, and Geoff Wilson.

Acting Member present: Bill Attewell for Gilbert Chartrand.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation — Policy and Legislation in Review".

The Committee proceeded to discuss a draft report.

It was agreed,—That today's report, as amended, be adopted by the Committee and that the Chairman table it with the Clerk of the House as soon as possible.

It was agreed,—That the Committee print up to 2,000 copies of the report, with an initial printing of 500 copies.

It was agreed,—That the report be entitled "Report on the Recommendations of the National Transportation Act Review Commission".

It was agreed,—That, pursuant to Standing Order 109, the Committee request that the Government table a comprehensive response to this report within one hundred and fifty (150) days.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be deemed necessary without changing the substance of the report.

It was agreed,—That the Committee hire a Text Editor to review the Committee's report on the NTARC's recommendations and that he/she be paid up to \$1,000.00 to perform his/her duties.

It was unanimously agreed,—That the Chairman be authorized to reveal the appropriate elements of this report when he appears before the National Transportation Agency in Saint John, New Brunswick, on June 19, 1993.

It was agreed,—That the Committee not consider the notice of appointment of Richard Cash to the National Transportation Agency.

It was agreed,—That the Committee pay for the working lunches on May 25, 1993 and June 1, 1993.

Marc Toupin
Clerk of the Committee

Le Comité examine le projet de rapport.

Il est convenu, —Que le Comité adopte le projet de rapport, tel que modifié, et que le président le remette au greffier de la Chambre le plus tôt possible.

Il est convenu, —Que le Comité fasse imprimer jusqu'à 2 000 exemplaires du rapport, premier tirage étant de 500 exemplaires.

Il est convenu, —Que le rapport s'intitule: «Rapport sur les recommandations de Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux».

Il est convenu, —Que conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande gouvernement de déposer, dans les 150 jours, une réponse globale à son rapport.

Il est convenu, —Que le président soit autorisé à apporter au rapport les changements jugés nécessaires à la rédaction et à la typographie, sans en altérer le fond.

Il est convenu, —Que le Comité embauche un(une) réviseur(euse) pour revoir le texte rapport et que la rétribution ne dépasse pas 1 000\$.

Il est convenu unanimement, —Que le président soit autorisé à présenter les éléments appropriés du rapport lors de sa comparution devant l'Office national des transports le 19 juin prochain à Saint-John, Nouveau-Brunswick.

Il est convenu, —Que le comité n'étudie pas l'avis de nomination de Richard Cashin à l'Office national des transports.

Il est convenu, —Que le comité défraie le coût des déjeuners du mardi 25 mai 1993 ainsi que mardi 1^{er} juin 1993.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 35, dans la salle 269 de l'édifice 1^{er} Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley et Geoff Wilson.

Membres suppléants présents: Ross Belsher remplace Lee Richardson; Felix Holtmann remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présents: Du *Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation».

Le Comité commence à étudier un projet de rapport.

À 17 heures, la séance est suspendue.

À 17 h 35, la séance reprend.

À 18 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 16 h 10, dans la salle 269 de l'édifice 1^{er} Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Bill Attewell remplace Gilbert Chartrand.

Aussi présent: Du *Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement:* David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation».

Demande de réponse du gouvernement

Le Comité prie le gouvernement de déposer une réponse globale conformément à l'article 109
Règlement.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages (fascicule n° 57 du Comité permanent des
transports qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT, député

Organisations	Fascicule	Date
Ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba	-	10 juin 1993
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan	54	25 mai 1993
Dowacor Chemicals Ltd.	51	10 mai 1993
OCEANEX Inc.	-	31 mai 1993
Ontario Midwestern Railway Company Limited	-	31 mai 1993
Société des ports du Canada	53	25 mai 1993
Société du port de Halifax	56	2 juin 1993
Société du port de Saint John (NB)	55	1 ^{er} juin 1993
Syndicat canadien de la fonction publique	50	6 mai 1993
Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada)	54	25 mai 1993
Rail Ways to the Future Committee	-	19 avril 1993
Railtex (USA)	47	28 avril 1993
Société du port de Vancouver	51	10 mai 1993
St. Lawrence Seaway Authority	-	18 mai 1993
Sundstrom, Susan	-	28 mai 1993
Transports Canada	40	1 ^{er} avril 1993
Transport 2000	44	22 avril 1993
Travailleurs unis des transports - Canada	54	25 mai 1993
United Grain Growers	52	11 mai 1993
VIA Rail	45	27 avril 1993
Ville de Saint John (NB)	55	1 ^{er} juin 1993
Western Canadian Shippers' Coalition	51	10 mai 1993

Organisations	Fascicule	Date
<i>Chamber of Shipping of British Columbia</i>	51	10 mai 1993
Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés (COPOH)	52	11 mai 1993
Commission des transports des provinces atlantiques	55	1 ^{er} juin 1993
Commission du port de Thunder Bay	52	11 mai 1993
Communications Plus	56	2 juin 1993
<i>Conair Aviation Ltd.</i>	51	10 mai 1993
Conseil des grains du Canada	52	11 mai 1993
Consommation et Affaires commerciales	50	6 mai 1993
<i>Council of European & Japanese National Shipowners' Associations</i> (Angleterre)	—	26 mai 1993
<i>Council of Maritime Affairs</i>	—	19 mai 1993
CP Rail Réseau	42	20 avril 1993
<i>East Canada South American Rate Agreement</i> (E.C.S.A.)	—	31 mai 1993
<i>First Air</i>	46	27 avril 1993
<i>Fraser River Harbour Commission</i>	—	10 juin 1993
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	—	27 mai 1993
Fraternité canadienne des préposés à l'entretien des voies	—	4 juin 1993
<i>Halifax-Dartmouth Port Development Commission</i>	56	2 juin 1993
Institut canadien des engrais	49	4 mai 1993
Kenneth, Frederick C.	—	19 mai 1993
Ligue canadienne de transport industriel	48	29 avril 1993
Ligue canadienne de transport industriel — Conseil de l'Ouest	—	28 mai 1993
<i>Luscar Ltd.</i>	53	25 mai 1993
<i>Manitoba Pool Elevators</i>	52	11 mai 1993
Ministère des Services communautaires et des Transports du Yukon	—	7 mai 1993
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick	55	1 ^{er} juin 1993
Ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta	—	19 mai 1993
Ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard	—	17 juin 1993

Annexe B

Liste des mémoires

Organisations	Fascicule	Date
Asia North America Eastbound Rate Agreement (A.N.E.R.A.)	56	2 juin 1993
association canadienne des fabricants de produits chimiques	-	14 mai 1993
association canadienne des pâtes et papiers	54	25 mai 1993
association canadienne des pilotes de ligne	48	29 avril 1993
association canadienne du camionnage	44	27 avril 1993
association des armateurs canadiens	41	21 avril 1993
association des chemins de fer du Canada	53	25 mai 1993
association des consommateurs du Canada	-	31 mai 1993
association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	45	27 avril 1993
association des manufacturiers canadiens	47	28 mai 1993
association des syndicats de cheminots du Canada	41	21 avril 1993
association des transitaires internationaux canadiens, inc.	54	25 mai 1993
association du groupe de la navigation aérienne	53	25 mai 1993
akytis, Victor	-	28 mai 1993
Brookville Transport Limited	55	1 ^{er} juin 1993
Bureau de commerce de Halifax	-	18 mai 1993
Bureau de commerce de Saint John (NB)	55	1 ^{er} juin 1993
Canada 3000 Airlines Limited	-	31 mai 1993
Canada-United Kingdom Freight Conference	43	21 avril 1993
Canada Westbound Rate Agreement (C.W.R.A.)	54	25 mai 1993
Canada Transpacific Stabilization Agreement (C.T.S.A.)	56	2 juin 1993
Canadian Airlines International Ltd.	-	28 mai 1993
Canadian Business Aircraft Association	48	29 avril 1993
Canadien National (CN)	38	31 mars 1993
Canadian Oilseed Processors Association	52	11 mai 1993
Canadian Shippers' Council	54	25 mai 1993
Central Western Railway Corporation	51	10 mai 1993

Organisations ou particuliers

Fascicule

Date

Ville de Brandon
Rod Ficek, conseiller municipal.

Ville de Saint John
Elsie Wayne, maire;

Ralph B. Murray, conseiller principal, Politique
des transports.

United Grain Growers
T.M. Allen, président et président du Conseil;
Paul Earl, gérant, Affaires générales.

Western Canadian Shippers' Coalition

Tom Culham, président;

Kevin Doyle, président, Sultan Limited;

Barry Hagen, directeur, Transport,

MacMillan Bloedel;

Emile Dubois, directeur, Transport,

LUSCAR Ltd.;

Terry Park, directeur, Transport et distribution,
Novacor Chemicals Ltd.

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
<p>Société du port de Vancouver Patrick Reid, président du Conseil; Norman Stark, président.</p>	51	Le lundi 10 mai 1993
<p>Indicatif canadien de la fonction publique Denise Hill, vice-présidente, Division du transport aérien; Amber Hockin-Jefferson, directrice, Comité de la Division sur la santé et la sécurité; Richard Balnis, agent de recherche principal, Service de la recherche.</p>	50	Le jeudi 6 mai 1993
<p>Indicatif national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA-Canada) Bob Chermacki, adjoint au président; Jo-Ann Hannah, recherchiste; Dennis Cross, Secteur 101, CP, Santé et sécurité; John Merritt, Secteur 100, CN et VIA, Santé et sécurité; Norm Romas, Chemins de fer; Stan Horodyski, Chemins de fer.</p>	40	Le jeudi 1 ^{er} avril 1993
<p>Transports Canada L'honorable Jean Corbeil, Ministre des Transports; Huguette Labelle, sous-ministre; Paul Gauvin, sous-ministre adjoint, Finances.</p>	44	Le jeudi 22 avril 1993
<p>Transport 2000 R.R. Evans, président; Harry Gow, vice-président.</p>	54	Le mardi 25 mai 1993
<p>Travailleurs unis des transports-Canada Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada.</p>	45	Le mardi 27 avril 1993
<p>RA Rail Marc LeFrançois, président du Conseil; Ronald E. Lawless, président-directeur général; Jean D. Patenaude, avocat général.</p>		

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
LUSCAR Ltd. Emile J. Dubois, directeur, Transport; James E. Foran, conseiller juridique.	53	Le mardi 25 mai 1993
Mantoba Pool Elevators Charles Swanson, président; Ken Edie, vice-président.	52	Le mardi 11 mai 1993
Ministère de la voirie et des transports de la Saskatchewan Bernie Churko, sous-ministre adjoint par interim, Politique et Programmes.	54	Le mardi 25 mai 1993
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick L'honorable Sheldon Lee, ministre des Transports; W.W. Steeves, directeur, Politique et véhicules automobiles; D.L. Johnson, directeur, Politique—Transports et communications; Margaret Grant-McGivney, agente, Politique des transports.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
Novacor Chemicals Ltd. Ken Gutierrez, vice-président, Transport et Marketing; Terry Park, directeur, Transport—Methanol.	51	Le lundi 10 mai 1993
Railtex Bruce Flohr, président.	47	Le mercredi 28 avril 1993
Société canadienne des ports Arnold E. Masters, président du Conseil; Jean Michel Tessier, président-directeur général; Hassan Ansary, vice-président adjoint.	53	Le mardi 25 mai 1993
Société du port de Halifax David Bellefontaine, président et chef de la direction.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Société du port de Saint John K.R. Krauter, directeur général et chef de la direction.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993

Consommation et Affaires commerciales
 George Addy, sous-directeur principal des enquêtes et recherches,
 Direction des fusions;
 Gilles Ménard, sous-directeur des enquêtes et des recherches,
 Direction des affaires civiles;
 Robert Lancop, chef, Division A,
 Direction des affaires civiles.

42 Le mardi 20 avril 1993

P Rail Réseau
 I.B. Scott, président du conseil et chef de la Direction;
 R.J. Ritchie, président du chemin de fer,
 David Flicker, vice-président associé,
 Services juridiques.

46 Le mardi 27 avril 1993

First Air
 John Crichton, vice-président général.

56 Le mercredi 2 juin 1993

Halifax-Dartmouth Port Development Commission

Tom Trainor, vice-président;
 Wade Elliott, directeur, Marketing;
 Cheryl Bidgood, analyste;
 J. Robert McGee, agent commercial,
 Programme Porte d'entrée,
 Aéroport international de Halifax.

49 Le mardi 4 mai 1993

Institut Canadien des Engrais
 Roy Parkes, président et directeur général,
 Nitrochem Inc.;

Andrew Elliott, directeur, Marketing, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited;
 Dave DeBiasio, directeur général,
 Approvisionnement et distribution, Cominco Fertilizers Limited;
 Jim Brown, administrateur délégué;
 Roger L. Larson, assistant administrateur délégué.

48 Le jeudi 29 avril 1993

Agence canadienne de Transport Industriel
 Maria Rehner, présidente;
 Geoffrey, R. Cowell, gérant, Transport, Noranda Sales Corporation.

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés (COPOH) Dave Martin, coordonnateur provincial, Ligue des handicapés physiques du Manitoba; Don Halechko, président, Ligue des handicapés physiques du Manitoba; Paula Kierstead, membre, Comité des droits de la personne; April D'Aubin, analyste.	52	Le mardi 11 mai 1993
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (défunte) John Gratwick, ex-commissaire; Horst Sander, ex-commissaire; Warren Everson, ex-directeur général.	39	Le jeudi 1 ^{er} avril 1993
Commission des transports des provinces atlantiques Ramsay M.S. Armitage, directeur général; Peter Vuilleumot, directeur général adjoint.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
Commission du port de Thunder Bay C.A. Cook, directeur général et chef de la Direction; S. Paul Kennedy, directeur du Marketing.	52	Le mardi 11 mai 1993
Communications Plus Cheryl Staggs, présidente.	56	Le mercredi 2 juin 1993
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) Paul M. Tellier, président-directeur général; Yvon Masse, vice-président exécutif et chef de la direction financière; Jack McBain, premier vice-président, Exploitation; Serge Cantin, avocat général.	38	Le mercredi 31 mars 1993
Conair Aviation Ltd. Barry Marsden, président et chef de la Direction; Walter Wesnowsky, directeur général.	51	Le lundi 10 mai 1993
Conseil des grains du Canada Douglas E. Campbell, président.	52	Le mardi 11 mai 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Bureau de commerce de Saint John Steveves MacMakin, président; Tom Gribbons, président, Comité des transports.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
<i>Canada Transpacific Stabilization Agreement</i> (CTSA) Barry Olsen, président, Maersk Canada; Richard Rusk, conseiller juridique; Edward LeBlanc, directeur général.	56	Le mercredi 2 juin 1993
<i>Canada-United Kingdom Freight Conference</i> Raymond R. Miles, premier dirigeant, «Canada Maritime Agencies Ltd.»	43	Le mercredi 21 avril 1993
<i>Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)</i> Edward J. Le Blanc, directeur général; Richard Rusk, conseiller juridique.	54	Le mardi 25 mai 1993
<i>Canadian Business Aircraft Association</i> J.B. Lyon, président; L. Russell Payson, directeur.	52	Le mardi 11 mai 1993
<i>Canadian Oilseed Processors Association</i> Robert Broeska, président; Tim Foran, conseiller juridique, Aikins, MacAulay & Thorvaldson; Woody Galloway, gérant, Acquisitions de Canola, CanAmara Foods.	54	Le mardi 25 mai 1993
<i>Canadian Shippers' Council</i> James D. Moore, vice-président; H. Pierre Racine, directeur; Walter Mueller, secrétaire.	51	Le lundi 10 mai 1993
<i>Central Western Railway</i> Thomas Payne, président et chef de l'Exploitation.	51	Le lundi 10 mai 1993
<i>Member of Shipping of British Columbia</i> Richard Barlow, président; John Turpin, directeur.	51	Le lundi 10 mai 1993

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
Association des manufacturiers canadiens	47	Le mercredi 28 avril 1993
Wayne Howard, président, Comité national des transports; vice-président, «Unilever—Lipton Monarch»; Wayne Smith, gérant, Traffic & Transport, INCO Ltd.; Ted Zier-Vogel, vice-président, «Noranda Sales Coporation Ltd.»; Don Weirisma, directeur des transports.	41	Le mardi 20 avril 1993
Association des syndicats de cheminots du Canada		
E.G. Abbot, secrétaire général; John E. Platt, représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité; Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada, Travaillleurs unis des transports; Theo Scull, vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; Gilles Hallé, vice-président, Fraternité des ingénieurs de locomotives.	54	Le mardi 25 mai 1993
Association des transitaires internationaux canadiens, inc.	53	Le mardi 25 mai 1993
Association du groupe de la navigation aérienne	45	Le mardi 27 avril 1993
Wayne Foy, président. Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale Louis Erlichman, directeur des recherches pour le Canada; Vincent Blais, adjoint administratif.	55	Le mardi 1 ^{er} juin 1993
Brookville Transport Limited		R.H. Oland, président.

Annexe A

Liste des témoins

Organisations ou particuliers	Fascicule	Date
<p>Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada) (ANERA (Canada))</p> <p>Guy G. Bouchat, président et chef de la Direction, Montreal Shipping, Inc.;</p> <p>W. David Angus, conseiller juridique.</p>	56	Le mercredi 2 juin 1993
<p>Association canadienne des pilotes de ligne</p> <p>Capt. Harvey Bergen, premier vice-président;</p> <p>Roger Burgess-Webb, directeur, Information.</p>	48	Le jeudi 29 avril 1993
<p>Association canadienne du camionnage</p> <p>Erwen Siemens, président du Conseil;</p> <p>Gilles J. Belanger, président;</p> <p>Laura Scott Kilgour, directrice générale;</p> <p>Graham Cooper, directeur,</p> <p>Affaires gouvernementales.</p>	44	Le jeudi 22 avril 1993
<p>Association canadienne des pâtes et papiers</p> <p>Howard Hart, président;</p> <p>David W. Church, directeur général,</p> <p>Emballage, approvisionnement et transport;</p> <p>J.R. Edgar, vice-président, Transport,</p> <p>Les Entreprises Repap Inc.;</p> <p>James E. Foran, avocat, Aikins,</p> <p>MacAulay & Thorvaldson;</p> <p>Barry Hagen, directeur, Transport,</p> <p>MacMillan Bloedel Limited;</p> <p>R.T. Beckwith, gérant, Traffic corporatif,</p> <p>Produits Forestiers E.B. Eddy Ltée.</p>	54	Le mardi 25 mai 1993
<p>Association des armateurs canadiens</p> <p>T. Norman Hall, président;</p> <p>Jean-Paul Sirois, directeur,</p> <p>Recherche en économie.</p>	41	Le mardi 20 avril 1993
<p>Association des chemins de fer du Canada</p> <p>Robert H. Ballantyne, président;</p> <p>James N. Speirs, vice-président.</p>	53	Le mardi 25 mai 1993

Le Canada s'efforce d'élaborer une telle politique depuis la Confédération. La tâche s'est parfois avérée très difficile en raison de l'étendue du pays, de sa diversité et de la structure fédérale du gouvernement; pour les mêmes raisons, il a également été difficile de trouver un juste milieu entre les forces de la concurrence et la protection de l'intérêt public. Néanmoins, nous estimons essentiel de poursuivre nos efforts en vue d'élaborer une politique nationale des transports qui soit sûre, efficace et logique, tant pour l'industrie des transports que pour la population canadienne. L'industrie traverse actuellement l'une des périodes les plus difficiles de son histoire et elle fait face à des problèmes énormes. Elle doit s'adapter et se transformer, de manière à pouvoir relever les nouveaux défis que présentent les marchés nord-américains et internationaux, ainsi que la structure du commerce et des déplacements. Les gouvernements doivent fournir, au moyen de la législation et de la réglementation, une infrastructure qui assure à l'industrie la souplesse lui permettant de répondre rapidement et efficacement aux tendances sans cesse changeantes des marchés, tout en respectant les importants objectifs nationaux en matière de transport.

À notre avis, on ne pourra y parvenir que par une coopération et une coordination entre l'Etat et les provinces plus poussées que celles que nous avons connues jusqu'à maintenant dans le secteur des transports. Nous l'avons souligné dans plusieurs chapitres importants du présent rapport. Afin de pouvoir créer un réseau ferroviaire national de base, des lignes de chemin de fer courtes et viables, un mode national de sécurité homogène et normalisé, ainsi qu'une politique fiscale équitable empêchant pas l'industrie de rivaliser avec ses concurrents américains, nous devons nous entendre à établir un niveau sans précédent de coopération avec les provinces. Les transports ont éssentiellement besoin qu'il en soit ainsi, et nous croyons qu'il nous faut absolument concerter nos efforts afin d'y parvenir le plus rapidement possible.

réseau ferroviaire national de base, il faudra pouvoir compter sur un niveau élevé de coopération fédérale-provinciale. Le succès des démarches qui seront faites dépendra dans une large mesure du leadership qu'exercera le ministre des Transports; tout en appuyant la recommandation de la Commission, nous estimons qu'il faudrait insister davantage sur l'importance du rôle du gouvernement fédéral pour arriver à régler ce problème. Par conséquent, le Comité recommande

24. Que le ministre des Transports entreprenne immédiatement de convoquer une rencontre fédérale-provinciale au sujet de la politique fiscale appliquée au secteur des transports, que les responsables ainsi réunis conçoivent un plan qui ne nuira pas à la compétitivité et à la viabilité des transporteurs canadiens et qu'ils le soumettent à l'approbation de leurs gouvernements respectifs.

F. Autres examens de la LTN 1987

La plupart des témoins ont déclaré que l'examen de la LTN 1987 réalisé par la Commission ainsi que l'examen des lois corrélatives à cette dernière, avaient été très valables. Toutefois, ils ont semblé moins enchantés de la tenue d'un autre examen dans cinq ans, même si quelques témoins sont prononcés en faveur d'examen périodiques. Ils ont fait remarquer que, en raison des défis qui présenteront à l'avenir les marchés nord-américains et mondiaux et du rythme rapide de changements auxquels devra s'adapter l'industrie des transports, d'autres examens devront être réalisés en vue de mettre à jour le cadre réglementaire et législatif.

Nous pensons que la Commission a apporté une contribution valable et constructive au processus d'examen. Cependant, nos préoccupations ont trait au coût de cet examen et au fait qu'il n'ait pas été réalisé publiquement. Comme il a déjà été dit, nous ne sommes pas nous-mêmes en faveur de la réalisation d'autres études exhaustives de l'industrie des transports, c'est-à-dire d'études qui exigeraient beaucoup de temps et d'argent. Néanmoins, nous pensons que la LTN devrait prévoir, par précaution, une disposition prévoyant un autre examen de la mise en application de la Loi, et que cet examen devrait être réalisé par le présent Comité. Par conséquent, le Comité recommande :

25. Que le ministre des Transports prévoie la réalisation, dans cinq ans, d'autres examens de la mise en application de la LTN 1987 et de ses lois corrélatives, et que le Comité permanent des transports en soit chargé par la loi.

CONCLUSION

Pendant nos audiences, les témoins ont constamment insisté sur la nécessité d'adopter une politique cohérente et ordonnée. Ils ont déclaré que le Canada avait besoin d'une politique de transport multimodal intégrée, qui tienne compte de la concurrence et des forces du marché, qui soit appliquée uniformément à tous les niveaux de gouvernement, qui traite tous les modes de transport avec équité et qui soit à la fois dans l'intérêt du public et des intervenants. Tous les modes de transport doivent être examinés les uns par rapport aux autres, et non pas isolément, comme c'est trop souvent le cas actuellement. Lorsque nous leur avons demandé si cela était réaliste, certains témoins ont dit qu'il faut le douter, alors que d'autres ont déclaré que nous ne pouvions pas faire autrement, parce que la survie de l'industrie en dépendait.

correspond à décliner toute responsabilité en ce qui a trait à l'une des principales questions auxquelles doit faire face la société moderne. Les transports constituent l'un des grands responsables du problème environnemental, la LTN 1987 doit jouer un rôle dans les démarches entreprises pour attaquer au problème. Nous pensons que ce point de vue est sensé et nous ajouterons simplement que nous avons récemment souscrit à cette façon de voir, à l'occasion de notre examen de la nouvelle réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles. Par conséquent, le Comité recommande :

23. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'exclusion des questions environnementales de la LTN 1987, mais qu'il envisage plutôt de les faire inclure dans la loi.

Politique fiscale

Quoique n'ayant pas reçu le mandat d'examiner la question de la fiscalité, la Commission a cru devoir s'y intéresser à cause des nombreux mémoires qui soulignaient l'importance de la politique fiscale pour l'efficacité et le caractère concurrentiel du secteur du transport. Les représentants de tous les modes de transport ont bien fait sentir à la Commission que le fardeau fiscal, au Canada, est en général beaucoup plus lourd qu'aux États-Unis. Il leur est donc plus difficile de rivaliser efficacement avec leurs concurrents américains. De plus, ils ont ajouté que les inégalités qui existent, au Canada, entre les niveaux d'imposition s'appliquant aux divers modes de transport gênent leur capacité concurrentielle. Les principaux obstacles observés sont des taxes sur le carburant plus élevées au Canada qu'aux États-Unis, une différence marquée entre les taxes foncières payées par les transporteurs ferroviaires des deux pays et des taux de dépréciation plus favorables aux États-Unis. Pour toutes ces raisons, la Commission a recommandé que tous les paliers de gouvernement adoptent des politiques fiscales et des niveaux d'imposition qui n'empêchent pas les transporteurs canadiens de concurrencer leurs rivaux sur les marchés nationaux et internationaux.

Tous les témoins qui ont abordé la question étaient pour la plupart d'accord avec l'analyse faite par la Commission et ont souscrit sans réserve à ses recommandations. Ils ont reconnu que l'industrie canadienne du transport est désavantagée par rapport à celle des États-Unis à cause de la disparité existant dans les niveaux d'imposition. Un exemple flagrant a d'ailleurs été porté à l'attention du Comité, celui des taxes sur le carburant des locomotives que subissent les compagnies ferroviaires. Dans une étude récente, le Comité supérieur du transport du grain comparait l'incidence des taux d'imposition sur le carburant par tonne de grain pour les chemins de fer canadiens et américains. Il a montré que les taxes sur le carburant payées par le CN et le CP s'élevaient au total à 1,20 \$ la tonne, la taxe d'accise correspondant à 40 cents, et l'ensemble des autres taxes provinciales à 80 cents. Par comparaison, les taxes sur le carburant imposées par les États et par le gouvernement fédéral des États-Unis, une fois converties en dollars canadiens, s'élevaient à 19 cents la tonne. Il s'agit donc d'une différence de 1,01 \$ la tonne, ou de 34,3 millions de dollars pour un volume de 34 millions de tonnes par an.

Les nombreuses études réalisées sur cette question au cours des quatre dernières années mettent en lumière les inégalités entre les deux régimes fiscaux. Nous estimons que le temps de réaliser des études est maintenant révolu et qu'il faut maintenant passer à l'action. Nous sommes conscients du fait que la politique fiscale dépasse les attributions du ministre des Transports et de ses homologues provinciaux. Toutefois, nous croyons nécessaire que des initiatives soient prises par ceux qui, au Canada, sont directement responsables du transport. Encore une fois, comme l'exige la création d'un

Les témoins ne s'entendaient pas sur cette question, certains appuyant la recommandation de leur avis, le rôle important du transport dans le développement régional n'est pas qu'un simple reliquat de l'histoire, mais bien un impératif toujours d'actualité. De fait, le maintien d'une politique des transports comportant une dimension relative au développement régional pourrait constituer un instrument de développement régional beaucoup plus efficace que des programmes conçus expressément à cet effet. Ce point de vue a été bien défendu par des témoins du Canada atlantique. Ceux-ci ont fait remarquer que la mention du développement économique régional n'impose pas au gouvernement fédéral, comme semble le laisser entendre la recommandation de la Commission, l'obligation de consacrer des fonds à des infrastructures ou à des services inutiles ou inefficaces dans le seul but de stimuler temporairement l'économie régionale. On a reconnu qu'une infrastructure des services de transport adéquats n'assurent pas en eux-mêmes le développement économique régional. Toutefois, leur absence retarderait certainement le développement d'une région. Cela expliquerait tout particulièrement vrai dans le Canada atlantique où les fabricants et les producteurs doivent écouler leurs produits sur des marchés éloignés, afin de maintenir leur production à des niveaux leur permettant de conserver des opérations concurrentielles. Des moyens de transport fiables et efficaces sont essentiels au bien-être de la région Atlantique.

Le dilemme, pour le Comité, est d'ignorer l'incidence de cette disposition et, en fait, de l'article déclaratoire sur la politique et la réglementation des transports. Il ne peut donc se prononcer sur les effets de son maintien ou de sa suppression. Ce qui est clair, c'est que le Comité s'est attaqué à cette question pendant son examen de la LTN 1987. Il a reçu des régions des témoignages de personnes convaincues que le transport est un instrument clé du développement économique régional et qu'il est essentiel de le reconnaître dans la LTN 1987. Il a entendu d'autres témoignages convaincant, et particulièrement de témoins provenant du Canada atlantique. En fin de compte, si cette disposition continue de rassurer certains intérêts régionaux et éloignés, nous pensons qu'il convient alors de laisser dans la loi. Par conséquent, le Comité recommande :

22. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative au retrait, dans l'article 3 de la LTN 1987, de la mention portant sur le développement économique régional.

D. Considérations environnementales

La Commission a recommandé que les questions environnementales ne soient pas traitées expressément dans la LTN 1987, mais qu'elles continuent plutôt d'être abordées dans les lois d'application générale qui ont pour objet la protection de l'environnement. La Commission a reconnu que certains se sont inquiétés du fait que la LTN 1987 ne s'intéresse pas à l'environnement et ils ont proposé qu'il en soit question dans la loi. Toutefois, la Commission n'était pas d'avis que la LTN 1987 devait être modifiée en vue d'accroître la protection de l'environnement, parce qu'elle jugé que les mesures législatives conçues à cet effet le faisaient adéquatement.

Les témoins différaient également d'opinion sur cette question. Parmi ceux qui s'y sont intéressés tout particulièrement, plusieurs ont estimé qu'il était justifié d'inclure des considérations d'ordre environnemental dans la LTN 1987. Après tout, il est reconnu que le secteur du transport contribue grandement à la dégradation de l'environnement et à la pollution de l'air. Laisser entendre que les questions environnementales ne devraient pas être expressément traitées dans la loi

20. Que le ministre des Transports rejette la proposition de la Commission, laquelle voudrait faire passer de 25 à 49 p. 100 le plafond applicable à la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes.

8. *Partie VII — Acquisition d'entreprises de transport canadiennes*

La Commission a recommandé l'abrogation de la Partie VII de la LTN 1987 et la suppression de l'exonération des services de transport dans la *Loi sur Investissement Canada*. Elle a fait remarquer que cette partie est axée à la fois sur la réglementation de la concurrence au Canada et sur les investissements étrangers dans les services de transport. Elle ne voyait pas pourquoi il aurait fallu un ensemble distinct de règles relatives aux investissements pour le secteur des transports et, en ce qui concerne la concurrence à l'intérieur du Canada, elle était d'avis que l'examen de la réglementation avait occasionné du travail, des dépenses et un retard inutiles et que les dispositions de la *Loi sur la concurrence* étaient adéquates.

Les témoins qui ont commenté la Partie VII de la loi ne s'entendaient pas au sujet de la recommandation de la Commission. Certains étaient d'accord pour les mêmes raisons que la Commission, alors que d'autres pensaient qu'il était important que des dispositions particulières s'appliquent à l'industrie du transport, en raison de son importance stratégique pour l'économie canadienne. Le secteur du transport est à ce point essentiel pour l'économie et le bien-être de la société canadienne et possède des caractéristiques tellement particulières qu'il mérite un traitement distinct dans la LTN 1987. On a souligné que les Américains ont adopté des lois particulières pour certains modes de transport et des règles comme la *Jones Act*, laquelle assure une protection complète à l'industrie maritime des États-Unis, et qu'il serait peut-être utile de conserver la Partie II de la loi, qui prévoit un certain niveau de réciprocité dans le domaine des services de transport. De plus, il s'agit d'une industrie hautement spécialisée et l'Office possède une grande expertise, une longue expérience et des connaissances poussées du domaine du transport. L'Office aurait certainement eu à y recourir s'il lui avait fallu procéder, récemment, à l'examen d'une décision concernant le projet d'acquisition d'intérêts par American Airlines dans les lignes aériennes canadiennes internationales. En ce qui concerne Investissement Canada, on a remarqué que cet organisme n'a jamais rejeté une demande.

Tout compte fait, nous pensons que les questions et les problèmes de l'industrie du transport méritent qu'on leur porte une attention spéciale et particulière, en raison de leur complexité et de l'importance de cette industrie pour le pays. Nous jugeons logique le raisonnement selon lequel les dispositions de la LTN 1987 peuvent servir de contrepois à l'approche américaine. Dans l'ensemble, nous avons tendance à croire qu'il serait plus profitable pour l'industrie de maintenir les procédures spéciales incluses dans la LTN 1987. Par conséquent, le Comité recommande :

21. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission selon laquelle il faudrait abroger la Partie VII de la LTN 1987 concernant les acquisitions d'entreprises de transport canadiennes.

Développement économique régional

La Commission a recommandé de retirer de l'article 3 (article déclaratoire) de la LTN 1987 la mention relative au développement économique régional comme étant un élément de la politique des transports. Elle pensait seulement que la politique de développement régional devrait figurer dans une mesure législative portant directement sur ce sujet.

Le Comité a débattu de cette question pendant son examen de la LTN 1987. En fin de compte, la question de réciprocité avec les États-Unis l'a emporté, mais, afin de pouvoir faire face facilement à tout changement apporté à la politique américaine, le Comité n'a pas inclus le plafond dans la loi. Il n'y a aucune raison de changer de position actuellement. Nous soulignerons seulement que la Commission du Congrès, créée récemment et mentionnée ci-dessus doit, dans le cadre de son mandat, examiner le plafond applicable à la propriété étrangère des compagnies aériennes de États-Unis. Par conséquent, le Comité recommande :

Les témoins qui ont commenté cette recommandation diffusaient d'opinions. Certains pensaient, comme la Commission, qu'il fallait que les transporteurs canadiens aient accès à des réserves de capitaux et à une participation accrue à du capital-actions, alors que d'autres ne voyaient pas l'intérêt de hausser ce plafond avant que les Américains ne le fassent. Il convient également de remarquer que les autres modes de transport ne sont pas assujettis à une contrainte de ce type, aucun des témoins représentant un mode particulier de transport ne pensait que c'était nécessaire. Toutefois, en ce qui concerne le transport ferroviaire, cette question pourrait prendre de l'importance avec la création de lignes courtes, si des segments assez longs des voies ferrées étaient vendus à des intérêts étrangers, principalement américains.

La Commission a recommandé de faire passer de 25 à 49 p. 100 le plafond applicable à la propriété étrangère d'une compagnie aérienne canadienne. Elle croyait que l'assouplissement de cette règle constituerait une mesure favorable à la concurrence et assurerait aux transporteurs canadiens un meilleur accès aux capitaux.

A. Propriété étrangère

GÉNÉRALITÉS

19. Que soit définie plus clairement la notion d'intérêt public et ses applications dans la LTN 1987, par l'apport de modifications qui établiraient des lignes directrices précises dont l'Office national des transports devrait tenir compte dans ses décisions relatives à l'intérêt public; et qu'il soit demandé à l'Office d'expliquer en détail les motifs de ses décisions, c'est-à-dire comment et pourquoi la question d'intérêt public est entrée en ligne de compte.

Dans ce contexte, nous estimons qu'il faudrait porter une attention particulière à la définition de cette notion lorsqu'on envisagera d'apporter des modifications à la LTN 1987. Il faudrait préciser et étouffer la notion d'intérêt public là où l'Office doit appliquer des mesures. De plus, nous pensons qu'il faudrait encourager l'Office, au moyen d'une directive ministérielle ou de modifications à la loi, à davantage préciser les raisons de ses décisions et à publier de temps à autre les lignes directrices ou les critères sur lesquels il se fonde pour «émettre une opinion». Par conséquent, le Comité recommande :

facteurs à prendre en considération avant de rendre une décision. S'il est vrai que ces critères ne peuvent être établis de manière définitive, ils pourraient être utiles à l'organisme de réglementation et à ceux qui sont soumis à ses décisions. De plus, l'organisme de réglementation pourrait contribuer au processus en fournissant des explications plus détaillées et plus complètes sur sa démarche et sur les motifs des décisions qu'il a prises selon lui dans l'intérêt public.

La question ayant souvent été soulevée pendant nos audiences, nous avons demandé à nos collègues de définir l'intérêt public. Aucun n'a pu jeter beaucoup de lumière sur la question, mais tous ont reconnu l'importance du concept pour ce qui est du règlement des problèmes de réglementation à caractère économique. Certains ont même déclaré que s'ils ne pouvaient être plus clairs, c'était principalement parce que la LTN 1987 ne contenait aucune ligne directrice ou critère précis pouvant guider l'Office dans son application de la notion d'intérêt public dans des cas particuliers. Ils ont également déclaré que, dans de nombreuses décisions relatives à la réglementation, l'Office explique pas en détail pourquoi il a appliqué la notion d'intérêt public.

Le Comité a cependant appris que les juristes, les législateurs et ceux qui appliquent la réglementation s'attaquent à cette notion depuis au moins une centaine d'années. La nature palpable et éphémère du problème serait la cause du peu de succès remporté. La Cour suprême du Canada a néanmoins abordé la question d'une définition de l'intérêt public dans plusieurs affaires où lui ont été soumises (C.T.C. c. *Worldways Airlines Ltd.*, [1976] 1 R.C.S. 751; *Memorial Gardens Association (Canada) Limited* c. *Colewood Cemetery Company* et al., [1958] R.C.S. 353; *Union Gas Co. of Canada Ltd.* c. *Sydenham Gas and Petroleum Co. Ltd.*, [1957] R.C.S. 185). Elle a déclaré qu'un tribunal ou un organisme de réglementation qui se prononce sur ce qui est ou n'est pas contraire à l'intérêt public émet ce faisant une opinion fondée sur les faits et les circonstances de chaque cas. Il ne s'agit pas d'une question de faits, mais principalement d'une opinion; l'Office ne peut prendre de décision qu'en exerçant l'autorité administrative que lui a déléguée le Parlement. De toute évidence, le Comité ne pourrait pas donner une définition précise de l'intérêt public et appliquer ce en quoi il devrait consister dans diverses situations. Toutefois, le Parlement peut aider les organismes de réglementation en adoptant des lois dans lesquelles seraient précisés les critères et

INTÉRÊT PUBLIC

La LTN 1987 fait état à plusieurs reprises de la notion «d'intérêt public». Par exemple, cette notion est mentionnée dans la loi traitant de l'abandon de lignes secondaires, elle constitue le fondement des dispositions relatives aux enquêtes que contient la LTN 1987 (articles 59 à 63) et elle est l'objet de l'examen des projets d'acquisition d'entreprises canadiennes de transport évu dans la Partie VII de la loi, puisque l'examen vise à déterminer si les projets en question sont conformes ou non à l'intérêt public. La Commission a également souvent parlé de l'intérêt public comme d'une notion importante, sans toutefois essayer d'en fournir une définition.

18. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'exclusion de toute mention de l'importance des ports canadiens pour le commerce extérieur du Canada à l'article 3 de la LTN 1987.

Nous venons donc de montrer l'importance du système portuaire canadien pour l'économie, ainsi que celle de notre capacité à soutenir la concurrence sur le marché mondial. De toute évidence, le système portuaire canadien doit figurer dans la principale loi canadienne sur les transports. Par conséquent, le Comité recommande :

À propos de l'examen de l'article 3 de la LTN 1987, la Commission recommande de remplacer l'alinéa 3(1)g) par un objectif général permettant au système canadien de transport de faciliter le commerce interprovincial et international. Cela revient en fait à supprimer la mention de la primauté des ports canadiens et de leur importance pour le commerce extérieur du Canada. Or, il s'agit de

Plus précisément, nos grands ports doivent de plus en plus faire face à la concurrence féroce des ports américains et doivent être en mesure de réagir rapidement et efficacement. La Commission compte sa brève analyse en soulignant que :

«Le chevauchement des compétences, le coût de la centralisation administrative et le manque de souplesse dans les investissements au niveau des ports exercent une influence négative sur la viabilité de ceux-ci, ainsi que sur les industries qu'ils desservent. Le problème pourrait nécessiter une réforme en profondeur du système d'administration des ports canadiens.»

Les témoins intéressés par l'administration et la compétitivité des ports ont en général sous aux observations de la Commission. Certains d'entre eux pensent que les paliers d'administration d'Ottawa, chargés des activités portuaires, sont trop nombreux. Le système portuaire canadien réparti en trois compétences : les sociétés de port locales (SPL); les commissions portuaires; et p de 500 ports et quais gérés par le ministère des Transports. Les rôles de ces trois systèmes ne sont clairement définis et ils se font l'un à l'autre une concurrence qui n'est pas toujours coordonnée qui est potentiellement destructrice, car elle a lieu entre entités financées par l'Etat. La façon actuelle de gérer le système portuaire tend à être inefficace et discriminatoire. Comme le disait un témoin du système portuaire canadien en arrive à se disputer les fonds de l'Etat. En outre, en cette période de restriction financière, l'on est en droit de s'interroger sur le nombre de ports dont a besoin le Canada et sur le nombre qu'il peut se permettre d'administrer. Les témoins ont demandé une plus grande coordination de la politique portuaire fédérale, ainsi qu'une plus grande autonomie financière opérationnelle pour les sociétés de port locales. On a suggéré d'envisager le modèle des divers administrations aéroportuaires locales, récemment mises sur pied dans de grands aéroports comme ceux de Vancouver et de Montréal.

Nous nous inquiétons depuis quelque temps déjà au sujet de la compétitivité des ports Canada et nous avons espéré faire une étude complète de la question. Les solides témoignages nous avons entendus confirment nos convictions, c'est-à-dire que d'importantes questions relatives à l'administration et à la compétitivité des ports exigent un examen approfondi. Par conséquent nous faisons bon accueil aux observations de la Commission et pensons qu'il est temps de procéder à une évaluation du système portuaire canadien. À la lumière de cela, nous aimerions signaler que la Société canadienne des ports a elle-même reconnu qu'il était probablement temps d'entreprendre tel examen, étant donné que le dernier, qui remonte à près de dix ans, avait mené à la promulgation de la Loi sur la Société canadienne des ports en 1983.

Ainsi que nous l'indiquions précédemment, nous ne sommes pas véritablement en faveur d'un nombre plus élevé d'études, notamment d'études effectuées par de coûteuses commissions indépendantes. Toutefois, nous pensons qu'en raison de ses antécédents et de son expertise, le Comité représente une solution de rechange crédible, efficace et rentable. En outre, notre processus est toujours ouvert et public. Par conséquent, le Comité recommande :

17. Que le ministre des Transports enjoigne le Comité permanent des transports d'entreprendre un examen complet de l'administration, de la structure et de la compétitivité du système portuaire canadien.

traine des taux de fret plus élevés, puisque ces taux sont inévitablement fixés en fonction des coûts d'exploitation du transporteur membre de la conférence le moins efficace, alors que sur un marché compétitif ouvert, ce serait le contraire.

Par contre, plusieurs témoins appuient la Commission qui recommande le maintien de la LDCM, tandis que d'autres insistent fortement sur le fait que le Canada ne devrait pas automatiquement abolir la LDCM dans le cas peu probable où le gouvernement américain abrogerait *U.S. Shipping Act of 1984*. Ils prônent la temporisation et proposent de procéder à l'examen de la LDCM à ce moment-là. Ils soulignent que les conférences offrent un degré de stabilité bénéfique, et pour les transporteurs que pour les expéditeurs. Par ailleurs, la concurrence entre les membres de la conférence est considérable, puisqu'ils sont libres de négocier de façon indépendante, hors conférence, un certain tarif avec un expéditeur particulier. Les témoins ont déclaré que cela se produit souvent, et l'un d'eux est même allé jusqu'à dire que les conférences se livrent souvent des batailles tarifaires dans le contexte de la LDCM.

Le Comité a appris que la plupart des grands partenaires commerciaux du Canada reconnaissent les conférences maritimes et ne les soumettent pas à leurs lois sur la concurrence. De nombreuses études et analyses récentes indiquent que la LDCM n'a pas entravé les forces du marché, mais les a plutôt complétées, et que ce sont celles-ci qui déterminent la compétitivité des lignes maritimes canadiennes. En outre, ces études démontrent que les expéditeurs canadiens ont bénéficié de taux de fret favorables et de niveaux de service élevés au cours de la dernière décennie. Enfin, on a laissé entendre que toute mesure que le Canada prendrait de façon unilatérale pour abolir la LDCM pourrait mettre en danger certains ports canadiens comme Halifax et Vancouver. En effet, les lignes maritimes qui actuellement desservent le Canada via des ports américains pourraient ne plus arriver au Canada, concentrant essentiellement leurs opérations dans des ports américains.

Tout comme la Commission, nous sommes convaincus, à la lumière des nombreux témoignages, que la LDCM ne devrait pas être abrogée pour l'instant. Par ailleurs, nous ne pensons pas que la loi devrait être automatiquement abrogée même si les Américains annulent l'immunité accordée à leurs conférences. Nous pensons que le plus raisonnable serait de faire un examen global de la LDCM à ce moment-là. Par conséquent, le Comité recommande :

16. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'abrogation automatique de la LDCM, lorsque le gouvernement américain annulera l'immunité accordée à ses conférences contre les poursuites antitrust, mais entreprenne un examen de la loi à ce moment-là et renvoie la question au Comité permanent des transports.

En ce qui a trait aux deux autres propositions provisoires de changement, les témoins pour et contre l'abrogation de la LDCM appuient les recommandations de la Commission, à quelques exceptions près. Le Comité fait de même.

Le système portuaire canadien

Alors qu'elle ne fait pas de recommandations précises sur le système portuaire canadien, la Commission fait quelques observations intéressantes. Selon elle, la structure actuelle du système portuaire n'est pas suffisamment souple pour répondre à l'évolution rapide du commerce mondial.

LE TRANSPORT PAR EAU

A. *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM)*

Le Comité partage également cet avis et recommande vivement au ministre des Transports aux provinces de parvenir à l'harmonisation qui est indispensable à la viabilité et à la compétitivité soutenues de notre industrie du camionnage sur le marché nord-américain. Si une telle harmonisation est impossible, le Comité est d'avis que le gouvernement fédéral devrait prendre des mesures unilatérales pour résoudre ces deux questions.

Dans le domaine du transport par eau, la Commission s'est essentiellement penchée sur la question de l'abrogation de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (LDCM). En vertu de cette loi, les conférences des lignes maritimes océaniques qui transportent essentiellement leur fret en conteneurs et qui s'entendent collectivement sur les tarifs et les conditions de service, ne sont pas visées par les dispositions de la *Loi sur la concurrence*. En d'autres termes, la loi rend légitimes les cartels, leur permettant de fixer collectivement les tarifs et les niveaux de service offerts à leurs clients. Dans ce domaine, leur permettant de fixer collectivement les tarifs et les niveaux de service offerts à leurs clients.

Dans son analyse des répercussions de cette loi, la Commission a observé une diminution du nombre des conférences desservant le Canada depuis 1987 et une augmentation du nombre des lignes maritimes indépendantes. En outre, les tarifs fixés par les conférences pour plusieurs produits importants n'ont pas augmenté par rapport à 1983 ou y sont même inférieurs, alors que le service s'est amélioré. En fait, la Commission a reconnu que la concurrence a augmenté entre les conférences et les lignes indépendantes et que les conférences ont perdu de l'importance dans divers marchés océaniques du fret. Elle n'a pas pu prouver que l'exemption des conférences ait entraîné de répercussions économiques défavorables importantes sur les expéditeurs canadiens.

Toutefois, le principal problème soulevé par la Commission, c'est que la LDCM est incompatible avec la philosophie pro-concurrence de la LTN 1987. Néanmoins, elle a pensé qu'il serait malavisé d'abroger la LDCM, tant que les États-Unis et les grands partenaires commerciaux du Canada ne seront pas prêts à agir ensemble. Par conséquent, la Commission recommande que le ministre des Transports dépose une loi visant à abroger la LDCM dès que les États-Unis annuleront l'immunité accordée à leurs conférences contre les poursuites antitrust. Cependant, la Commission propose deux modifications à la LDCM : que le Cabinet ramène à dix jours le délai de préavis pour toute initiative indépendante prise par un membre d'une conférence; et que le ministre des Transports dépose des modifications à l'article 5 de la LDCM afin d'autoriser les conférences maritimes à passer des contrats et à proposer des tarifs de fret d'entier parcouru multimodal.»

Le Comité a entendu un nombre considérable de témoins à ce sujet. Plusieurs d'entre eux sont fortement prononcés en faveur de l'abrogation de la LDCM le plus tôt possible, au lieu d'attendre que les États-Unis annulent l'immunité accordée à leurs conférences contre les poursuites antitrust. À leur avis, la LDCM n'a pas rendu service aux importateurs et aux exportateurs canadiens elle est complètement désuète; elle accorde aux conférences une protection que celles-ci malheureusement, c'est un mécanisme administratif coûteux à la charge des expéditeurs; enfin, et

Lorsqu'elle a comparu devant le Comité, l'Association canadienne du camionnage a confirmé les points de vue de la Commission et fortement appuyé ses recommandations. D'autres témoins lui ont également fait bon accueil et ont déclaré qu'il était indispensable d'appliquer de telles recommandations pour diminuer les obstacles commerciaux en matière de camionnage entre les provinces, de manière à offrir aux expéditeurs un système de camionnage plus efficace et plus efficient. L'application des diverses normes techniques et d'exploitation, ainsi que l'administration la mise en vigueur inégales du Code national de sécurité, sont coûteuses au moment où les transporteurs et expéditeurs peuvent difficilement se permettre des charges supplémentaires.

Le Comité s'inquiète de ce que rien n'ait été fait à cet égard, ainsi que le prouve l'analyse de la Commission qui, à deux reprises, a fortement recommandé que le ministre des Transports et les provinces harmonisent les normes techniques et les normes d'exploitation du camionnage, intraprovincial et résolvent promptement les contradictions que présentent la réglementation, l'interprétation et l'application du Code national de sécurité. Dans les deux cas, si cela ne peut se faire par voie de négociation et de coopération d'ici le 31 mars 1994, la Commission recommande que le gouvernement fédéral exerce sa compétence, qu'il a déléguée aux provinces, afin de parvenir à l'uniformité et à l'harmonisation requises.

Lors de son examen des dispositions de la LTN 1987 et de la Loi de 1987 sur les transports *internationaux*, concernant la déréglementation de l'industrie du camionnage extraprovincial, le Comité est interrogé sur la mise en vigueur d'un Code national de sécurité, ainsi que sur le manque d'uniformité des normes et des règlements relatifs au camionnage dans tout le Canada, causé par l'existence de régimes différents dans chaque province. Le gouvernement a assuré au Comité qu'un Code national de sécurité serait élaboré sous la direction du ministre des Transports et serait géré conformément et équitablement dans tout le pays. En outre, le Comité a appris que, à la lumière de la réglementation, tous les efforts seraient déployés pour obtenir la coopération des provinces en vue d'instaurer un régime de réglementation du camionnage extraprovincial qui soit uniforme et harmonieux.

LE CAMIONNAGE

15. Que le ministre des Transports émette une directive d'orientation à l'intention de l'Office national des transports pour expliquer par écrit les décisions prises au sujet de toutes les demandes de licence dans le nord.

Le Comité ne souhaite absolument pas que la situation qui perturbe en ce moment les services aériens dans le sud ne se produise dans le nord. Si la surcapacité est un problème et que les lignes aériennes du nord ne sont pas prêtes à assumer leurs responsabilités, le Comité pense alors que le gouvernement peut et doit intervenir. Par conséquent, le Comité recommande :

mission de licences à un nombre supplémentaire de lignes aériennes dans le nord. La LTN 1987, ou d'une autre façon, qu'il devrait adopter une approche plus réaliste en matière de le ministre des Transports indique à l'Office, au moyen d'une directive d'orientation, en vertu d'un problème grave ayant les mêmes conséquences que dans le sud. Pour régler la situation, il est proposé que la surcapacité ne se transforme rapidement en un

possible, et en fait probable, que les travaux de la Commission donnent lieu à des initiatives de réglementation et à des mesures législatives, ce qui serait en quelque sorte le rétablissement de réglementation.

Nous ne proposons pas d'autre étude de l'industrie des lignes aériennes. En effet, il y en a déjà eu bien assez sur les problèmes de cette industrie, ainsi que sur les solutions proposées, que ce soit sous forme officielle ou officieuse. Nous reconnaissons toutefois que la situation causée par la surcapacité et une concurrence irresponsable ne peut se poursuivre indéfiniment, sans provoquer des résultats catastrophiques pour l'industrie, ainsi que pour les voyageurs. Quelques témoins indiquent qu'il fallait en fait prévoir une réglementation « intelligente ». Ils ne préconisent absolument pas un retour au régime de réglementation économique globale d'avant 1984. Ils proposent plutôt contre une forme limitée de réglementation, meilleure et plus sensée, susceptible de stabiliser l'industrie.

Nous ne voyons pas pour l'instant d'autre solution que de laisser agir les forces du marché. C'est étant dit, nous pensons que l'enjeu consiste à préserver deux transporteurs nationaux viables compétitifs; si seule une forme quelconque de concurrence réglementée peut permettre d'atteindre ce résultat, nous pensons alors qu'il faudrait opter pour une telle solution, « en dernier recours. » Dans le cas d'intervention de l'Etat, il faudrait, pour tirer parti des mécanismes du marché, établir une réglementation qui soit meilleure et plus habile, afin d'offrir un service allant dans l'intérêt public. En d'autres termes, il faut reconnaître que la discipline de la concurrence n'est pas toujours efficace et que l'intérêt du public peut parfaitement bien nécessiter l'intervention de l'Etat. H

conséquent, le Comité recommande :

14. Que, dans la mesure où la survie de deux lignes aériennes nationales, en tant que concurrents viables, est menacée, du fait qu'elles ne parviennent pas à gérer la capacité, le ministre des Transports devrait intervenir et établir une forme limitée de concurrence réglementée.

B. Dans le nord

La LTN 1987 a complètement déreglementé les services aériens dans le sud du Canada, mais elle offre une certaine réglementation économique dans le nord. Pour ce qui est de la réglementation dans le nord, l'Office doit être convaincu, avant d'émettre des licences pour des services aériens supplémentaires, que cela ne risque pas de provoquer une réduction importante des services ou de perturber la prestation de ces derniers dans la région. Il incombe aux intervenants qui s'opposent aux demandes de licences de prouver l'existence de tels effets défavorables. C'est ce que l'on appelle couramment l'inversion du fardeau de la preuve. La Commission recommande le maintien de ce fardeau de procéder et aussi l'examen, par le ministre des Transports, de la nécessité d'établir réglementation dans le nord, d'ici cinq ans.

Le Comité a entendu le témoignage de First Air, société offrant de nombreux services dans le nord du Canada. Cette société appuie la recommandation de la Commission, tout en soulignant que les services dans le nord ont en fait été déreglementés. En effet, l'Office a approuvé la grande majorité des demandes de licences pour ces services. D'aucuns prétendent que l'Office n'appliquait pas le principe de l'inversion du fardeau de la preuve, tel que prévu par la loi, et que les décisions sommaires qu'il prend ne permettent absolument pas de comprendre les motifs d'approbation d

Le Comité signale que l'Office n'a été saisi que de cinq cas de prix non compensatoires, mais aucun d'eux a-t-il pu être prouvé que les tarifs pratiqués avaient pour objet de réduire la concurrence ou de nuire à un concurrent. Néanmoins, l'Office est maintenant saisi d'une plainte importante en vertu de ces dispositions. Dans l'ensemble, nous trouvons convaincant les arguments avancés en faveur de ces dispositions. Nous ne sommes pas convaincus que la Loi sur la concurrence puisse être utile dans ce cas-ci. Par conséquent, le Comité recommande :

13. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987.

LE TRANSPORT AÉRIEN

. Dans le sud

La Commission déclare que l'aviation a été le mode de transport qui a connu le plus de turbulences depuis sa libéralisation en 1984, confirmée par la LTN 1987. Elle est d'avis que le transport aérien représente le problème le plus complexe et le plus difficile auquel doit faire face le transport canadien dans le contexte de la déréglementation. La Commission fait plusieurs recommandations concernant la propriété étrangère, le cabotage, le blocage de places et le partage de terminations, l'ouverture des espaces aériens, les ententes multilatérales en matière de services aériens, l'attribution de créneaux, l'attribution des routes aériennes internationales et les services isolés.

Le Comité est d'avis que l'analyse et les recommandations de la Commission ne traitent ni individuellement ni collectivement des problèmes clés auxquels l'industrie aérienne doit faire face aujourd'hui. Elles n'ont pas particulièrement de rapports avec les questions actuelles et ne contribuent pas de façon significative à leur solution. Le Comité pense donc qu'il ne serait pas très utile que le ministre des Transports s'y attarde dans le présent rapport.

Le Comité n'a pas entendu beaucoup de témoignages sur l'industrie aérienne. Toutefois, il est en mesure de conclure que les témoignages sont en faveur d'une industrie aérienne viable et compétitive, composée de deux transporteurs nationaux rentables et efficaces. Nous sommes d'accord sur ce point, mais bien entendu la question brûlante demeure, soit la façon de parvenir à un tel résultat. Il est certainement largement reconnu que le principal problème des deux lignes aériennes est la surcapacité, laquelle conduit à une concurrence destructive. Il ne fait aucun doute que, dans une certaine mesure, ce problème découle d'une mauvaise gestion et est aggravé par la sévère récession qui sévit actuellement.

Nous n'avons pas l'intention de faire des observations sur les processus de réglementation, ni sur ceux d'ordre juridique qui se mettent actuellement en place. Qu'il nous suffise de dire que nous espérons, qu'indépendamment des circonstances, le Canada finira par se doter d'un système de lignes aériennes nationales solide et concurrentiel. Il est intéressant de noter que le Congrès des États-Unis vient tout juste d'adopter une loi créant une commission nationale bipartite composée de 5 membres, chargée de formuler des recommandations dans un délai de 90 jours à propos de mesures visant à relancer l'industrie aérienne américaine, laquelle est en train de périr. Il est fort

rejeter le prix et obliger la compagnie à y substituer un prix compensatoire, sauf si la compagnie convainc que le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire notablement la concurrence de nuire notablement à un concurrent et qu'il n'était pas conçu pour produire un tel effet.

La Commission a recommandé l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987. En effet, elle estime que la *Loi sur la concurrence* offre une protection adéquate contre les pratiques de prix d'éviction et l'abus de position dominante dans le marché. Elle ne voit aucune raison de maintenir les dispositions de la LTN 1987 relatives aux prix compensatoires.

Certains témoins ont abondé dans le même sens, tandis que d'autres se sont fermement opposés à l'élimination de ces dispositions. D'autres ont soutenu que l'abolition de ces dispositions favoriserait un mode de transport au détriment d'un autre. Par exemple, certaines sociétés d'État sont tenues de publier leurs prix et de les fixer de manière à assurer leur indépendance financière conformément aux mandats conférés par la loi. L'avantage dont bénéficient les compagnies ferroviaires en vertu de la LTN 1987, pour ce qui est du caractère confidentiel des prix, doit faire l'objet d'un contrôle, et ce, afin de protéger les intérêts des transporteurs et des modes qui jouissent pas de privilèges identiques. De plus, les prix abusifs dont il est question dans la *Loi sur la concurrence* ne correspondent pas vraiment à des prix non compensatoires. Un prix peut être établi en fonction du marché, et donc ne pas être abusif; toutefois, s'il n'est pas supérieur aux coûts variables, il ne sera pas jugé compensatoire. Comme cela ne correspond pas à un prix abusif, au sens de la *Loi sur la concurrence*, les autres modes de transport ne disposent d'aucun recours pour protéger contre les pratiques déloyales. En outre, la fixation délimitée de prix est considérée comme une infraction en vertu de la *Loi sur la concurrence*, de sorte que le fardeau de la preuve ne revient pas au mode de transport accusé de pratiques déloyales, comme le prescrit la LTN 1987. Les modes de transport qui souhaiteraient intenter des actions en justice en vertu de la *Loi sur la concurrence* seraient obligés d'absorber les coûts énormes, en temps et en recherches, qu'entraînent de telles démarches. Comme les sociétés seraient obligées de prouver qu'une infraction a été commise, il est peu probable qu'elles se prévalent, avec succès, de cette disposition de la *Loi sur la concurrence*.

Parmi les témoins qui ont comparu devant le Comité, deux ont déposé auprès de l'Office une plainte mettant en cause de nombreuses parties, lesquelles soutiennent que les compagnies ferroviaires imposent des prix non compensatoires pour les mouvements de grain à l'est de Thunder Bay. Les modes de transport qui livrent concurrence aux compagnies ferroviaires jugent essentiel que l'Office, avec ses connaissances et son expérience en la matière, agisse en qualité d'arbitre indépendant. En effet, à leur avis, le Tribunal de la concurrence, établi en vertu de la *Loi sur la concurrence*, ne serait pas en mesure de régler une plainte aussi compliquée et technique. Comme souligné un témoin, les nombreuses dépenses qu'il faudrait engager sur le plan juridique, de procédure et autre, pour amener le Tribunal à bien saisir, comme le fait l'Office, toutes les subtilités du processus d'établissement des coûts dans le domaine ferroviaire aurait inmanquablement effet néfaste sur toute action intentée en vue de dénoncer les abus possibles des compagnies ferroviaires.

En ce qui concerne les compagnies ferroviaires, elles sont partagées sur cette question. Le Comité appuie les recommandations de la Commission, tandis que le CP s'y oppose, au motif que le CN appuie une société d'État. Tant que la situation perdurera, le CP veut être en mesure de se prévaloir de garanties supplémentaires qu'offrent ces dispositions contre toute concurrence déloyale de la part du CN.

capital dans toutes les négociations. Comme la Commission l'a signalé, « l'utilité première des dispositions en matière de PLC est de fournir aux expéditeurs des outils pour la négociation de contrats confidentiels, et leur valeur est largement fonction de la perception qu'on en a. »

En ce qui concerne les améliorations proposées par la Commission aux dispositions régissant l'accès concurrentiel, la plupart ont été rejetées par l'ensemble des expéditeurs, notamment celles qui visent directement le processus actuel. Les témoins ont soutenu que la Commission était préoccupée par la situation financière déplorable du secteur ferroviaire, et qu'elle avait donc tenté, par ses propositions, de venir en aide aux compagnies ferroviaires. Ces modifications, de l'avis général, susciteraient confusion, retards et contestations, et réduiraient l'efficacité des dispositions existantes. Bien que le mécanisme des prix de ligne concurrentiels soit complexe, ces dispositions ont ceci d'avantageux qu'elles sont objectives, simples et claires. Si on les complique en ajoutant des exigences et des critères subjectifs, il est certain que les expéditeurs ne les utiliseront pas. Certains expéditeurs ont proposé d'autres modifications à ces dispositions, modifications qui, bien entendu, servaient avant tout leurs intérêts. Toutefois, la plupart ont fini par se prononcer en faveur du statu quo.

Par ailleurs, les compagnies ferroviaires semblent s'être résignées à abandonner leur position originale, qui était de s'opposer à l'ajout des dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales dans la LTN 1987. D'après le Comité, les compagnies semblent maintenant disposées à accepter ces clauses, à une exception près. Elles soutiennent que les sociétés ferroviaires américaines ne devraient pas avoir le droit de se prévaloir des dispositions sur les PLC si ces compagnies canadiennes ne peuvent bénéficier du même avantage aux États-Unis. Toutefois, les compagnies de chemin de fer ont dit appuyer, dans l'ensemble, les améliorations proposées par la Commission.

La LTN 1987 a tenté, au moyen des dispositions sur l'accès concurrentiel, d'établir un juste équilibre entre les intérêts de l'expéditeur et ceux des compagnies ferroviaires. D'après les témoignages que nous avons recueillis, il serait dangereux de perturber cet équilibre délicat. Nous ne sommes pas convaincus que ces dispositions présentent des lacunes graves qui doivent être corrigées. En ce qui concerne les inquiétudes du secteur ferroviaire concernant l'accès des chemins de fer américains au mécanisme de PLC, nous notons que nos compagnies ferroviaires ont refusé de se concurrencer au moyen des PLC. De plus, elles ont fait l'acquisition de nombreuses lignes stratégiques aux États-Unis. Par conséquent, le Comité recommande :

12. Que le ministre des Transports rejette les recommandations de la Commission concernant les améliorations proposées aux dispositions de la LTN 1987, relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales.

Les prix compensatoires

L'article 112 de la LTN 1987 dispose que tous les prix doivent être « compensatoires » s'ils sont supérieurs aux coûts variables, déterminés par l'Office, du transport visé. L'Office, tout comme ses prédécesseurs, utilise depuis longtemps les coûts variables pour fixer les prix. L'article 113 dispose que sur réception d'une plainte à l'effet qu'un prix n'est pas compensatoire, l'Office doit mener une enquête et déterminer, dans les 90 jours qui suivent la réception de la plainte, si le prix exigé par une compagnie est compensatoire. S'il détermine que le prix n'est pas compensatoire, par arrêté, il doit

Ce concept est débattu depuis longtemps. Si l'on se fie aux réactions enregistrées, nous doutons qu'il soit utile de consacrer davantage de ressources à la réalisation d'une étude globale et au lancement d'un projet pilote. Il serait plus profitable de chercher à établir un réseau ferroviaire national essentiel et de rationaliser l'infrastructure en simplifiant les procédures d'abandon et créant des lignes courtes. Par conséquent, le Comité recommande :

II. Que le ministre des Transports ne donne pas suite aux recommandations de la Commission relatives à la tenue d'une étude exhaustive sur l'usage commun des voies et à la mise sur pied d'un projet pilote dans l'est du Canada.

D. *Dispositions régissant l'accès à des services concurrentiels*

La LTN 1987 renferme trois dispositions importantes qui régissent l'accès des expéditeurs à des services concurrentiels : les prix de ligne concurrentiels (PLC); l'arbitrage des offres finales (AO) et l'interconnexion. La Commission a formulé des recommandations sur les deux premiers mécanismes.

Les prix de ligne concurrentiels ont été établis pour soutenir les expéditeurs qui ne peuvent recourir qu'à une seule ligne ferroviaire et dont les marchandises ne peuvent être transportées d'une manière rentable par d'autres moyens (camion/navire/chaland/pipeline). Autrement dit, les expéditeurs sont «capitifs» d'une seule compagnie ferroviaire qui ne subit aucune concurrence réelle et qui jouit d'un pouvoir considérable sur le marché. Un expéditeur «capitif» peut demander à la compagnie ferroviaire de lui donner un prix pour transporter des marchandises à la ligne d'origine concurrent. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre, l'expéditeur peut demander à l'Office de fixer un «prix de ligne concurrentiel», conformément aux lignes directrices énoncées dans la LTN 1987.

L'arbitrage des offres finales (AOF) s'applique au transport de biens par train et par avion. D'après la LTN 1987, lorsque l'expéditeur et le transporteur ne peuvent s'entendre sur un prix, ils doivent déposer par écrit leur offre finale auprès d'un arbitre choisi par les deux parties. La décision de l'arbitre est exécutoire pour une période d'un an, à moins que le transporteur et l'expéditeur ne conviennent de prolonger l'entente.

La Commission a fait remarquer que les dispositions relatives aux PLC et à l'AOF n'ont pas beaucoup été utilisées, que le CN et le CP ont d'ailleurs refusé de se concurrencer au moyen des PLC et que cette disposition est pratiquement inopérante au Canada. Elle n'a donc pas trouvé de preuves convaincantes d'effets marquants des PLC sur la viabilité des compagnies de chemin de fer. Toutefois, la Commission a admis avoir longuement analysé l'impact de ces deux mécanismes sur les expéditeurs, de même que les changements qui s'imposaient. Elle a proposé qu'on apporte quelques modifications aux dispositions qui régissent ces deux mécanismes.

Bien que les demandes relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales aient été peu nombreuses, les expéditeurs ont tous affirmé que les dispositions régissant l'accès concurrentiel étaient fort utiles, puisqu'ils en brandissaient la menace dans la négociation des contrats confidentiels (tarifs et services) avec les compagnies ferroviaires. Les expéditeurs ont admis que ces dispositions leur avaient permis d'obtenir des taux plus bas. Toutefois, même si personne n'a été en mesure de se prononcer sur la valeur de ces dispositions, il est clair qu'elles jouent un rôle

9. Que le ministre des Transports élabore une politique et des lignes directrices visant à favoriser la création de lignes courtes, et qu'il mette sur pied un groupe de travail fédéral-provincial qui sera chargé d'établir un régime harmonisé fondé sur la législation fédérale en matière de transports, en vue d'assurer l'exploitation rentable et sécuritaire des chemins de fer fédéraux et intraprovinciaux.

Le CN a signalé au Comité que la LTN 1987 ne prévoyait pas de mécanisme permettant à une ou plusieurs compagnies ferroviaires d'obtenir l'autorisation de procéder à des cessions multiples de diverses lignes, et ce, en vue de rationaliser le réseau régional. À l'heure actuelle, les demandes de cessions multiples doivent être approuvées séparément, ce qui s'avère un processus long et coûteux. Le CN propose de rationaliser le réseau avec la collaboration d'autres parties, notamment un expéditeur, d'une province, d'une municipalité ou d'un port. Les intéressés tiendraient des consultations et l'entente conclue serait ensuite soumise à l'Office pour approbation. Nous croyons que cette proposition est valable et qu'on devrait envisager de modifier la LTN 1987 en vue d'y inclure une clause permettant de rationaliser le réseau régional. Par conséquent, le Comité recommande :

10. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à y inclure des dispositions qui permettraient aux compagnies ferroviaires, aux principaux intervenants et aux intérêts régionaux de créer ensemble des réseaux ferroviaires régionaux.

Mise en commun des voies

D'après la Commission, la solution la plus globale à la rationalisation de l'infrastructure serait de séparer l'exploitation de cette dernière de l'exploitation des trains. Elle a recommandé que le ministre des Transports commande une étude sur la séparation de l'exploitation d'une part et de la propriété de l'infrastructure ferroviaire d'autre part. Elle a également recommandé que le ministre des Transports et l'Office explorent la possibilité de mettre ce concept en application dans le cadre d'un projet pilote dans l'est du Canada.

Bien qu'elle ait suscité un certain intérêt dans la région de l'Atlantique, cette proposition a reçu moins l'ensemble un accueil plutôt tiède pour ne pas dire négatif. Certains témoins ont exprimé des inquiétudes au sujet des aspects d'ordre technique et opérationnel de cette approche, tandis que d'autres ont émis des réserves sur l'aspect sécurité. D'après un témoin, il est ridicule, du point de vue de la logistique et de la sécurité, de permettre aux compagnies ferroviaires de se livrer concurrence comme le font les transporteurs routiers. Il a ajouté que l'idée ne méritait même pas d'être étudiée.

Le problème fondamental qui se pose, à notre avis, est de savoir qui achèterait l'infrastructure : seule réponse que nous jugeons réaliste, c'est que ce soit le gouvernement fédéral. Pour le CP, cela signifierait la nationalisation. Toutefois, en cette ère de compressions financières, il est douteux qu'un gouvernement puisse, dans un avenir prévisible, débloquer les fonds nécessaires pour acheter l'infrastructure et l'exploiter. D'aucuns ont même laissé entendre que le gouvernement n'était pas en mesure d'exploiter l'infrastructure d'une manière efficace ni de répondre aux besoins opérationnels des chemins de fer.

La plupart des témoins, y compris les compagnies ferroviaires, sont conscients de l'importance que revêtent les lignes courtes sur le plan commercial. Leur réussite commerciale et leur viabilité tiennent au fait que la plupart des lignes courtes sont situées entièrement dans une province, ce qui leur place dans la sphère de compétence provinciale. Par conséquent, les exploitants de lignes courtes ne sont pas tenus d'appliquer les conventions collectives négociées par les chemins de fer fédéraux en vertu du *Code du travail du Canada*, ce qui leur permet de réduire leurs frais d'exploitation, leurs effectifs étant moins nombreux et leurs règles de travail, plus souples. Seuls quelques témoins ont exprimé des réserves au sujet des lignes courtes, en raison surtout des incidences néfastes qu'elle pourraient avoir sur l'emploi dans le secteur ferroviaire. Néanmoins, ils ont reconnu que les lignes courtes permettent de maintenir le trafic ferroviaire et d'«alimenter» l'exploitant de la ligne principale, de sorte que le trafic n'est pas perdu au profit du camionnage. Bien qu'en principe opposés aux lignes courtes, ces témoins ont convenu, à contrecœur, que les services sur courte distance constituent la seule solution de remplacement raisonnable à l'abandon pur et simple.

Plusieurs témoins ont qualifié de longs, incertains, compliqués et coûteux les processus de réglementation fédérale et provinciaux qui régissent la création de lignes courtes. À leur avis, ce processus décourage l'établissement de telles lignes. Cette situation tient essentiellement à l'absence d'uniformité et de cohérence dans les politiques et les lois relatives aux chemins de fer entre les provinces mêmes d'une part, et entre les provinces et le gouvernement fédéral d'autre part. En effet, les lois provinciales en matière de chemins de fer (sauf celle de la Saskatchewan) sont désuètes, de sorte qu'il est difficile de tirer parti rapidement du phénomène des lignes courtes. D'plus, les lois provinciales ne prévoient pas de règles sur la sécurité ferroviaire, de sorte que les provinces ne disposent ni des cadres ni des ressources nécessaires pour régler cette question importante. D'aucuns ont laissé entendre qu'elles devraient adopter les règlements fédéraux en matière et conclure des ententes avec le gouvernement fédéral en vue de les mettre en application. On a également fait remarquer que les expéditeurs qui utilisent les lignes courtes ne peuvent se prévaloir des dispositions de la LTN 1987 relatives aux procédures d'abandon et à l'accès aux services concurrentiels. Encore une fois, on a proposé que les provinces alignent leurs lois sur la LTN 1987 pour que tous les expéditeurs soient traités sur le même pied et que les intérêts du public soient protégés en cas d'abandon de voies.

Concernant la main-d'œuvre, on s'inquiète beaucoup du fait que l'Ontario et la Colombie-Britannique aient récemment adopté des lois qui prévoient le transfert aux exploitants provinciaux de lignes courtes des droits du successeur prévus dans les conventions collectives de chemins de fer du ressort du gouvernement fédéral. On a fait remarquer au Comité que ces lois constituent un sérieux obstacle à la création de lignes courtes dans les deux provinces.

Le Comité est convaincu que les lignes courtes constituent la seule option viable et raisonnable permettant d'éviter l'abandon des voies. Elles permettent de sauvegarder des emplois et de préserver le trafic sur les lignes principales, et donc de maintenir le niveau d'emploi dans le secteur ferroviaire. Elles contribuent également à réduire le trafic routier sur les autoroutes provinciales. Toutefois, après le Comité, les lois fédérale et provinciales actuelles, de même que les processus de réglementation qui régissent la création et le contrôle des lignes courtes, doivent être améliorés et simplifiés. Pour y arriver, il faut encourager la collaboration entre l'État et les provinces et harmoniser les politiques sur les chemins de fer ainsi que les régimes de réglementation, et ce, afin d'encourager la création de lignes courtes là où elles peuvent s'avérer un succès et constituer la solution de rechange la plus efficace et la plus rentable. Par conséquent, le Comité recommande

moins pensaient qu'il était important que VIA ait sa propre loi, étant donné que depuis sa création VIA n'a jamais eu assez d'autonomie, que son mandat n'a jamais été clair et qu'elle avait toujours été allouée par les vicissitudes de la politique gouvernementale et les décisions directes des différents ministres des Transports. La Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, appuyant ces vues, a recommandé que le gouvernement fédéral adopte une loi donnant à VIA un mandat organisationnel pour fournir des services de passagers sur une base commerciale.

Nous avons indiqué à quel point il était urgent d'établir les paramètres d'un réseau ferroviaire national de base. Nous pensons qu'il est tout aussi crucial de protéger et d'assurer sans tarder les services de trains de passagers par l'adoption d'une loi. Par conséquent, le Comité recommande :

7. **Que le ministre des Transports dépose un projet de loi dès que possible, donnant à VIA Rail le mandat de fournir au Canada un service aux passagers qui soit sûr, efficace et fiable.**

8. **Emprises excédentaires**

L'accumulation d'emprises non utilisées sera un résultat inévitable du programme accéléré de rationalisation du réseau et de l'établissement éventuel d'un réseau ferroviaire de base. D'aucuns ont recommandé au Comité que la LTN 1987 prévoie la mise en réserve des emprises abandonnées pour utilisation éventuelle. On créerait ainsi un plan de mise en réserve des lignes excédentaires en tenant compte de leur potentiel plutôt que de leur utilisation présente.

Cette question a été soulevée au moment où le Comité étudiait la faisabilité d'un service TGV au Canada. Le problème est qu'on n'a pas encore déterminé le meilleur trajet du TGV dans le corridor. Le CN et le CP sont en train de mettre au point un plan de rationalisation et de consolidation du trafic de marchandises dans le corridor. Dans les circonstances, nous pensons qu'il faut veiller à ce que toute voie ou emprise abandonnée qui pourrait être importante pour la détermination de la meilleure route TGV soit préservée en cas de besoin. Nous avons recommandé que le gouvernement en conseil utilise les pouvoirs que lui confère la LTN 1987 pour protéger et maintenir les emprises excédentaires au cas où un service TGV serait établi. Nous pensons que le même principe devrait s'appliquer à toutes les lignes excédentaires et, plutôt que de compter sur le pouvoir discrétionnaire du gouvernement, qu'une procédure devrait être enchâssée dans la LTN 1987. Par conséquent, le Comité recommande :

8. **Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à prévoir une procédure de mise en réserve des emprises et des infrastructures excédentaires dans l'intérêt public, à des fins ferroviaires ou non ferroviaires éventuelles.**

9. **Les lignes courtes**

À propos de la rationalisation des réseaux, une autre solution s'offre aux compagnies ferroviaires, outre l'abandon, soit la vente d'une voie à un exploitant de lignes courtes. Contrairement aux États-Unis, où le marché de services sur courtes distances est bien établi et fonctionne de manière efficace, très peu de lignes courtes ont été créées jusqu'ici au Canada. Toutefois, les chemins de fer auront maintenant la possibilité de recourir davantage à cette option au fur et à mesure qu'ils se débarrasseront de nombreuses voies à faible densité et peu rentables. La Commission a reconnu ce fait et a formulé des recommandations en ce sens en vue de faciliter la

cession de voies aux exploitants de lignes courtes.

Bien sûr, la meilleure manière de protéger les services de passagers serait de donner à VIA le mandat prévu par la loi. Le Comité en a fait état dans son rapport de novembre 1989 sur VIA l'avenir des services de trains de passagers au Canada. Nous avons souligné que presque tous

6. Que, lorsqu'il existe un service de passagers sur une ligne faisant l'objet d'une demande d'abandon ou de cession, la LTN 1987 soit modifiée pour que l'Office prenne en considération les services de passagers avant de prendre la décision d'abandonner ou de céder la ligne.

VIA aimerait que la LTN 1987 soit modifiée pour que l'Office prenne en compte les besoins des services de passagers avant de décider d'abandonner des lignes. Comme il a déjà été indiqué, nous pensons, comme la Commission, qu'il faut peser tant les intérêts commerciaux de la société ferroviaire que l'intérêt du public dans la rationalisation du réseau. Dans le cas des services de passagers, l'intérêt du public doit l'emporter et l'Office doit avoir l'autorité de protéger ces services. Par conséquent, le Comité recommande :

On a fait remarquer que la procédure actuelle crée beaucoup d'incertitude et d'angoisse dans le public au sujet de l'avenir des services de passagers. Cette crainte s'est amplifiée depuis que les chemins de fer mènent un programme accéléré de rationalisation, non seulement des embranchements, mais aussi des lignes secondaires et principales. L'exemple le plus pertinent est la demande du CP d'abandonner sa ligne, utilisée par VIA, entre Saint John et Sherbrooke.

Le projet d'établissement d'un réseau ferroviaire national de base concerne habituellement le transport de marchandises, mais il ne faudrait pas oublier les services de passagers. Dans son témoignage devant le Comité, VIA Rail a indiqué que, aux termes des dispositions antérieures de la *Loi sur les chemins de fer* en vigueur avant la LTN 1987, une demande d'abandon d'embranchement pouvait être approuvée seulement si l'on démontrait qu'un service de passagers n'en dépendait pas. La LTN 1987 établit un processus d'abandon où les besoins des passagers sont pris en considération après que la décision d'abandon a été prise. Cela veut dire, pour qui est des services de VIA, que des négociations doivent être engagées avec la société ferroviaire pour préserver le service de passagers sur cette ligne. En cas d'échec des négociations, le gouvernement en conseil peut annuler l'ordre d'abandon.

2. Services de passagers

Enfin, en ce qui concerne l'abandon de lignes, il faut souligner que la LTN 1987 donne au gouvernement des pouvoirs discrétionnaires considérables en l'autorisant à faire paraître des lignes directrices ou à modifier ou annuler toute décision ou tout jugement de l'Office. Cela se fait par décret. La Commission ne recommande pas l'abolition de ces pouvoirs discrétionnaires. Ainsi, quoiqu'il arrive concernant la rationalisation du transport ferroviaire, ces pouvoirs existent toujours pour protéger l'intérêt du public. Si leur exercice dépend de l'orientation publique des gouvernements à venir, il faut reconnaître qu'ils peuvent offrir un certain réconfort aux principaux intervenants et aux collectivités visées par l'abandon de lignes.

ferroviaire national de base d'ici les douze prochains mois.

5. Que le ministre des Transports exerce sa responsabilité et son leadership et qu'il fasse tout en son pouvoir pour tenter d'obtenir un consensus sur un réseau

nt la plupart des industries) face aux forces du marché, pour que le réseau ferroviaire réponde aux besoins du Canada. Cependant, nous nous inquiétons énormément du fait que ce processus inclura nécessairement des segments importants de voies secondaires et principales, particulièrement dans l'est et le centre du Canada. Le réseau ferroviaire national subit actuellement des changements cruciaux considérables. C'est pourquoi il est essentiel, pour la viabilité et la compétitivité futures de notre industrie ferroviaire, et dans l'intérêt du public, que ces changements s'opèrent en fonction d'un plan établissant un système ferroviaire national, un plan national qui traduit le rôle indispensable joué par les chemins de fer dans la mise en valeur des économies régionales. Il ne faudrait pas oublier, lorsque le moment sera venu de créer un réseau ferroviaire de base, l'impact du chemin de fer sur des régions comme le Canada atlantique, qui mise sur un transport par rail efficace compétitif pour le transport de ses produits vers des marchés éloignés.

On ne servira les intérêts ni de l'industrie ni du grand public en tâtonnant et en procédant par coups. La seule solution qui tombe sous le sens, d'un point de vue économique et social, consiste à définir un réseau de base, puis de procéder à la rationalisation.

Le Comité partage l'inquiétude et le scepticisme de certains témoins qui estiment que le groupe de travail fédéral-provincial piétine, qu'il progressera toujours trop lentement et qu'il n'atteindra peut-être jamais une conclusion satisfaisante. Cette analyse nous trouble énormément étant donné que nous n'avons pas une minute à perdre; nos chemins de fer agonisent. Des mesures concrètes imposent de toute urgence. Un réseau routier national existe, et nous ne voyons pas pourquoi il serait impossible de définir un réseau ferroviaire de base dans un proche avenir. D'ici là, la logique veut que nous suspendions toutes les demandes d'abandon de voies secondaires et principales. Par conséquent, le Comité recommande :

3. Que le ministre des Transports suspende toutes les demandes d'abandon de voies secondaires et principales d'ici à ce qu'un réseau ferroviaire national de base soit établi.

Devant l'urgence de la situation, le groupe de travail fédéral-provincial devrait se voir accorder un maximum d'un an pour élaborer un plan. Si l'on se fie aux témoignages entendus, il y a peu de chance que cela se produise mais, comme nous l'avons déjà dit, les chemins de fer ne peuvent pas se permettre d'attendre trop longtemps une solution miracle. Dans les circonstances, nous pensons que le ministre des Transports devrait appliquer les propositions de la Commission pour un processus accéléré d'abandon de lignes, fondé sur des critères de rentabilité, ce qui permettrait aux chemins de fer de rationaliser leurs réseaux. Par conséquent, le Comité recommande :

4. Que, si un réseau ferroviaire national de base n'est pas établi d'ici le 1^{er} juillet 1994, le ministre des Transports applique immédiatement les recommandations de la Commission sur l'abandon de lignes au moyen de modifications à la LTN 1987, pourvu que, dans le cas des lignes principales et des lignes secondaires, l'on procède à une détermination vaste et rigoureuse de l'intérêt du public.

Tout en doutant beaucoup que le groupe de travail atteigne son but, le Comité pense que les parties doivent tout faire pour s'entendre sur un plan. Il va de soi que le ministre des Transports est le principal artisan de l'établissement d'un réseau ferroviaire national de base. Nous pensons que le temps est venu pour le ministre d'assumer la responsabilité de ce travail et d'exercer le leadership nécessaire pour arriver à une conclusion d'ici les douze prochains mois. Par conséquent, le Comité commande :

A. Abandon de lignes

1. La procédure

La Commission a présenté des recommandations visant à simplifier et à accélérer la procédure d'abandon de lignes prévue dans la LTN 1987. Ces recommandations se fondent sur trois grands principes. Premièrement, les chemins de fer doivent avoir la liberté de quitter un marché sans avoir à prouver que la ligne est déficitaire ou qu'elle ne répond pas à un besoin public. L'industrie et le transport aérien et l'industrie du camionnage jouissent déjà de ce privilège. Deuxièmement, d'intérêts commerciaux ou les autorités provinciales et locales devraient avoir la possibilité d'acquiescer les lignes de chemin de fer abandonnées. Troisièmement, le public devrait être protégé au moyen de dispositions permettant aux gouvernements d'assumer la responsabilité des lignes abandonnées. La majorité des témoins qui ont traité de cette question pensent en général que les sociétés et chemins de fer doivent être libres de décider, en fonction de considérations commerciales, comme elles vont réaliser la rationalisation. Plusieurs témoins ont dit cependant que cette latitude ne devrait pas aller jusqu'à l'abandon de lignes qui connectent à des points de correspondance ou aux voies ferrées américaines. D'après eux, les sociétés ferroviaires pourraient, par des abandons «stratégiques», réduire la concurrence entre elles et limiter l'accès concurrentiel aux lignes américaines. À leur avis, l'Office national des transports (l'Office) doit continuer d'exercer un droit de regard sur les lignes d'utilité publique.

Dans les Maritimes, plusieurs témoins ont fait entendre un autre son de cloche concernant les recommandations de la Commission sur l'abandon de lignes, à la suite de la demande récente du Canada l'abandon de tout son réseau du Canada atlantique entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Sherbrooke (Québec). La majeure partie de ce réseau est constituée de lignes principales; or, d'après des témoins, les propositions de la Commission ne tiendraient compte ni de l'intérêt du grand public ni des répercussions de cet abandon sur l'économie régionale. Pour eux, la seule manière satisfaisante et logique d'envisager des abandons de cette ampleur serait d'établir d'abord un réseau ferroviaire national de base. Par conséquent, ils réclament un moratoire sur tout abandon de lignes secondaires et principales d'ici à ce que le réseau soit défini et en place.

Lorsque le Comité a étudié la LTN 1987, les abandons de lignes concernaient exclusivement les embranchements. Personne n'envisageait d'appliquer ces dispositions à l'abandon massif de lignes secondaires et de lignes principales; elles n'ont pas vraiment été prévues pour ces cas-ci.

Le Comité sait qu'un groupe de travail fédéral-provincial, où les sociétés ferroviaires sont représentées, étudie la création d'un réseau ferroviaire national de base depuis 18 mois. Personne ne peut dire avec certitude s'il réussira à s'entendre sur les paramètres d'un réseau, ni quand. Certains témoins doutent d'une issue favorable, mais ils reconnaissent néanmoins que la solution la plus logique serait d'exiger que toute activité de rationalisation de la part du CN et du CP ait lieu dans le contexte d'un plan de création d'un réseau ferroviaire national viable et concurrentiel. La majorité pense cependant que les chemins de fer ne devraient pas être obligés d'attendre cette éventualité qu'ils devraient être libres de continuer de rationaliser leurs réseaux comme ils le font actuellement.

Toutes les recommandations de la Commission concernant l'abandon de lignes visent à simplifier le processus, à le rendre moins compliqué et à aider les chemins de fer à rationaliser leurs réseaux. À notre avis, ceux-ci doivent avoir toute latitude pour gérer leur infrastructure (comme

dans sécurité ressemble davantage à un signe de dollar.» On déplore aussi la lenteur de la mise en œuvre des recommandations de la Commission Dryden sur la sécurité aérienne, ainsi que de l'adoption par Transports Canada d'un régime réglementaire nouveau qui accordera plus d'importance à l'autoréglementation par l'industrie. Nous pensons, à propos de l'enquête proposée par les transporteurs aériens de niveau I et II, qu'il faudrait étudier de manière toute spéciale dans quelle mesure on peut ou doit déléguer la réglementation de la sécurité à l'industrie de l'aviation.

Ces arguments n'étant pas appuyés par des statistiques ou des chiffres précis, le Comité n'a rigoureusement pas d'autre choix que d'accepter la conclusion de la Commission selon laquelle la sécurité des transports ne s'est pas dégradée depuis la LTN 1987. Nous nous en voudrions cependant ne pas exhorter le gouvernement à continuer, encore plus dans un univers déréglementé, à accorder la priorité absolue à la sécurité et de fournir les ressources voulues à cette fin. Il nous faut insister sur le fait que la sécurité ne doit jamais être négligée, et qu'il appartient au ministre des Transports d'exercer toute la vigilance nécessaire pour que cela ne se produise pas.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les avis sont unanimes, en ce qui concerne le transport ferroviaire : la LTN 1987 est une « loi illée sur mesure pour les expéditeurs ». On sait que l'industrie du rail n'a pas été déréglementée comme l'ont été le transport aérien et le camionnage. On a bien essayé de stimuler la concurrence entre le chemin de fer Canadien Pacifique (CP Rail) et les Chemins de fer nationaux du Canada (CN), mais il reste qu'un nombre considérable de mesures de réglementation économique ont été adoptées pour protéger les transporteurs contre une concurrence inégale. Le résultat, c'est que les chemins de fer n'ont la liberté ni d'agir ni de gérer, liberté qui est si nécessaire dans un marché déréglementé où ils doivent livrer un combat féroce à l'industrie canadienne du camionnage et aux chemins de fer américains.

La Commission n'a pas caché que la crise du chemin de fer menace la survie même du transport ferroviaire dans le marché nord-américain. « Nous estimons que la concurrence de la route et du rail américain représente un danger réel pour l'avenir des chemins de fer canadiens et les expéditeurs qui en dépendent. Si le Canada ne veut pas payer le prix d'une sérieuse détérioration du secteur ferroviaire dans le courant de la décennie, il est indispensable que l'on autorise et encourage les transporteurs à apporter les changements voulus pour devenir compétitifs. »

La Commission a conclu qu'il fallait donner aux chemins de fer la possibilité de comprimer radicalement leurs coûts d'infrastructure et d'aligner leurs coûts de main-d'œuvre et leur niveau de productivité sur ceux de l'industrie du camionnage et des chemins de fer américains. On a fait remarquer que la densité de trafic moyenne du CN et du CP atteint à peu près 60 p. 100 de celle de leurs concurrents comparables aux États-Unis. Il faudrait, pour égaler la densité des chemins de fer américains, abandonner plus de 14 000 milles de voies de faible densité ce qui, d'après la Commission, pourrait faire économiser au CN et au CP ensemble jusqu'à 260 millions de dollars par an. Seulement trois options permettraient de réaliser une rationalisation de cette ampleur : l'abandon des lignes, la création de services de lignes courtes et la mise en commun des voies.

Certains témoins ne pensent pas, comme la Commission, qu'il n'y a aucun lien de causalité entre la sécurité et la déréglementation. D'autres estiment qu'il y a effectivement dégradation de la sécurité et que le bilan financier est encore l'argument ultime. « C'est la banque qui réglemente, et le

prendre les mesures correctives qui s'imposent.

d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes et de enquête en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre camionnage donnent instruction à leurs fonctionnaires responsables de faire

ordonne une enquête ministérielle en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de niveau I, et qu'il prenne les mesures correctives nécessaires.

1. Que le ministre des Transports adopte la proposition de la Commission et qu'il

La Commission a formulé deux recommandations à cet égard. Nous ne pouvons qu'y faire écho et souhaiter leur mise en oeuvre immédiate. Le Comité recommande :

La sécurité doit primer. Que ce soit avant ou depuis la LTN 1987, on a toujours débattu avec passion de l'impact de la déréglementation sur la sécurité dans les différents moyens de transport. La Commission a été incapable d'établir un lien de causalité entre réforme de la réglementation économique et baisse de la performance et des normes de sécurité chez les transporteurs. Il existe cependant deux domaines où des problèmes de sécurité existent peut-être. Il y a d'abord le nombre plus élevé d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de niveau I, puis l'augmentation du taux d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes.

LA SÉCURITÉ

Le Comité n'a aucunement l'intention de passer en revue une à une toutes les recommandations de la Commission. L'analyse faite par la Commission et la quantité de recommandations constructives et valables que contient le rapport nous ont beaucoup impressionnés, et il serait parfaitement inutile pour le Comité de revenir sur chacune d'elles. Nous nous limiterons donc aux plus importantes et surtout à celles qui ont été les plus débattues et les plus critiquées. Commençons par l'élément essentiel entre tous dans le domaine des transports, celui qui transscende toutes les autres considérations : la sécurité.

Nous avons jugé, comme l'avait fait la Commission, que la manière de faire la plus rationnelle était d'examiner chaque mode de transport. On sait que le transport aérien et le camionnage ont été largement déréglementés, tandis que le transport ferroviaire continue d'être l'objet d'une réglementation économique considérable, ce qu'on peut appeler une réglementation de la concurrence. De son côté, l'industrie maritime était peu réglementée avant 1987 et, conséquemment, n'occupe pas une grande place dans la LTN 1987.

dans notre rapport.

tous les appuis, et c'est d'ailleurs sur les recommandations contestées que nous nous concentrons l'industrie des transports. Cela ne veut pas dire que toutes les recommandations du rapport ont rallié même ceux qui sont implacablement opposés à la LTN 1987 pour des questions de principe ont reconnu que nous ne pouvions pas revenir à un système de réglementation économique globale de

RAPPORT SUR LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'EXAMEN DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX

INTRODUCTION

L'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (LTN 1987) prévoit un examen complet de l'application de la loi, des dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* modifiées par la présente loi, de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*, de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* et de toute autre loi fédérale dont le ministre des Transports est responsable et qui porte sur la réglementation économique d'un mode de transport.

En février 1992, le ministre des Transports a annoncé la mise sur pied de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux (la Commission) composée de cinq commissaires. Aux termes de la loi, la Commission devait mener son examen et présenter son rapport au plus tard le 31 janvier 1993. La Commission a respecté le délai imparti et a présenté 56 recommandations. Le ministre a déposé le rapport de la Commission «La concurrence dans les transports : Regard sur la politique et la législation» à la Chambre des communes le 9 mars 1993.

Au même moment, le ministre a indiqué qu'il souhaitait que le Comité permanent des transports fasse un examen public du rapport de la Commission. À son avis, Transports Canada apprendrait beaucoup des conclusions et des recommandations du Comité, d'autant plus que la Commission avait jugé bon de ne pas tenir d'audiences publiques. Le ministre a soutenu que le Comité était éminemment bien placé pour donner une dimension publique importante, voire essentielle aux recommandations contenues dans le rapport. Ces considérations ont convaincu le Comité d'acquiescer au désir du ministre et d'entreprendre une étude qui comprendrait des audiences publiques à Ottawa et dans les principales villes du Canada.

Le Comité ne doutait pas de sa capacité de mener cette tâche à bien, car il participait directement et depuis longtemps à la réforme de la réglementation économique de l'industrie des transports. Il avait tout d'abord examiné en profondeur le Livre blanc de 1985 du gouvernement, *Aller sans entraves*, et rédigé le rapport *Aller sans entraves : Quelle voie prendre*. Puis, il avait fait une étude approfondie de la nouvelle *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1988. À ces deux occasions, les membres du Comité ont parcouru le Canada pour entendre le point de vue des principaux intervenants, des provinces, des municipalités, du monde des affaires, des syndicats et des voyageurs.

De même, notre Comité a tenu des audiences d'un bout à l'autre du pays, recevant le témoignage de plus de soixante témoins représentant divers intérêts. Il ne fait aucun doute pour le Comité que la majorité des témoins sont en faveur de la visée concurrentielle de la LTN 1987 et, partant, des principales recommandations contenues dans le rapport de la Commission. En fait,

22. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative au retrait, dans l'article 3 de la LTN 1987, de la mention portant sur le développement économiquement régional.
23. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'exclusion des questions environnementales de la LTN 1987, mais qu'il envisage plutôt de les faire inclure dans la loi.
24. Que le ministre des Transports entreprenne immédiatement de convoquer une rencontre fédérale-provinciale au sujet de la politique fiscale appliquée au secteur des transports, que les responsables ainsi réunis conçoivent un plan qui ne nuira pas à la compétitivité et à la viabilité des transporteurs canadiens et qu'ils le soumettent à l'approbation de leurs gouvernements respectifs.
25. Que le ministre des Transports prévienne la réalisation, dans cinq ans, d'autres examens de la mise en application de la LTN 1987 et de ses lois corrélatives, et que le Comité permanent des transports en soit chargé par la loi.

11. Que le ministre des Transports ne donne pas suite aux recommandations de la Commission relatives à la tenue d'une étude exhaustive sur l'usage commun des voies et à la mise sur pied d'un projet pilote dans l'est du Canada.
12. Que le ministre des Transports rejette les recommandations de la Commission concernant les améliorations proposées aux dispositions de la LTN 1987, relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des offres finales.
13. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission relative à l'abolition des dispositions en matière de prix compensatoires aux articles 112 et 113 de la LTN 1987.
14. Que, dans la mesure où la survie de deux lignes aériennes nationales, en tant que concurrents viables, est menacée, du fait qu'elles ne parviennent pas à gérer la capacité, le ministre des Transports devrait intervenir et établir une forme limitée de concurrence réglementée.
15. Que le ministre des Transports émette une directive d'orientation à l'intention de l'Office national des transports pour expliquer par écrit les décisions prises au sujet de toutes les demandes de licence dans le nord.
16. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'abrogation automatique de la LDCM, lorsque le gouvernement américain annulera l'immunité accordée à ses conférences contre les poursuites antitrust, mais entreprenne un examen de la loi à ce moment-là et renvoie la question au Comité permanent des transports.
17. Que le ministre des Transports enjoigne le Comité permanent des transports d'entreprendre un examen complet de l'administration, de la structure et de la compétitivité du système portuaire canadien.
18. Que le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation de la Commission relative à l'exclusion de toute mention de l'importance des ports canadiens pour le commerce extérieur du Canada à l'article 3 de la LTN 1987.
19. Que soit définie plus clairement la notion d'intérêt public et ses applications dans la LTN 1987, par l'apport de modifications qui établiraient des lignes directrices précises dont l'Office national des transports devrait tenir compte dans ses décisions relatives à l'intérêt public; et qu'il soit demandé à l'Office d'expliquer en détail les motifs de ses décisions, c'est-à-dire comment et pourquoi la question d'intérêt public est entrée en ligne de compte.
20. Que le ministre des Transports rejette la proposition de la Commission, laquelle voudrait faire passer de 25 à 49 p. 100 le plafond applicable à la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes.
21. Que le ministre des Transports rejette la recommandation de la Commission selon laquelle il faudrait abroger la Partie VII de la LTN 1987 concernant les acquisitions d'entreprises de transport canadiennes.

1. Que le ministre des Transports adopte la proposition de la Commission et qu'il ordonne une enquête ministérielle en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux de niveau I, et qu'il prenne les mesures correctives nécessaires.
2. Que le ministre des Transports et les ministres provinciaux responsables du camionnage donnent instruction à leurs fonctionnaires responsables de faire enquête en vue de déterminer les causes de l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions non articulés de plus de cinq tonnes et de prendre les mesures correctives qui s'imposent.
3. Que le ministre des Transports suspende toutes les demandes d'abandon de voies secondaires et principales d'ici à ce qu'un réseau ferroviaire national de base soit établi.
4. Que, si un réseau ferroviaire national de base n'est pas établi d'ici le 1^{er} juillet 1994, le ministre des Transports applique immédiatement les recommandations de la Commission sur l'abandon de lignes au moyen de modifications à la LTN 1987, pourvu que, dans le cas des lignes principales et des lignes secondaires, l'on procède à une détermination vaste et rigoureuse de l'intérêt du public.
5. Que le ministre des Transports exerce sa responsabilité et son leadership et qu'il fasse tout en son pouvoir pour tenter d'obtenir un consensus sur un réseau ferroviaire national de base d'ici les douze prochains mois.
6. Que, lorsqu'il existe un service de passagers sur une ligne faisant l'objet d'une demande d'abandon ou de cession, la LTN 1987 soit modifiée pour que l'Office prenne en considération les services de passagers avant de prendre la décision d'abandonner ou de céder la ligne.
7. Que le ministre des Transports dépose un projet de loi dès que possible, donnant à VIA Rail le mandat de fournir au Canada un service aux passagers qui soit sûr, efficace et fiable.
8. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à prévoir une procédure de mise en réserve des emprises et des infrastructures excédentaires dans l'intérêt public, à des fins ferroviaires ou non ferroviaires éventuelles.
9. Que le ministre des Transports élabore une politique et des lignes directrices visant à favoriser la création de lignes courtes, et qu'il mette sur pied un groupe de travail fédéral-provincial qui sera chargé d'établir un régime harmonisé fondé sur la législation fédérale en matière de transports, en vue d'assurer l'exploitation rentable et sécuritaire des chemins de fer fédéraux et intraprovinciaux.
10. Que la LTN 1987 soit modifiée de manière à y inclure des dispositions qui permettraient aux compagnies ferroviaires, aux principaux intervenants et aux intérêts régionaux de créer ensemble des réseaux ferroviaires régionaux.

Remerciements

Il eût été difficile au Comité de mener à bien sa tâche sans les efforts soutenus et compétents d'un grand nombre de personnes. Le président et les membres du Comité tiennent d'abord à remercier toutes les personnes qui sont venues témoigner ainsi que les organismes et les particuliers qui ont soumis des mémoires.

Nous tenons également à souligner l'excellent travail accompli par notre personnel de recherche, John Christopher et David Culbertson, ainsi que par le greffier du Comité, Marc Toupin, pour leurs excellents conseils et leur ardeur infatigable afin de compléter cette étude exhaustive dans des délais prescrits et les limites du budget.

Enfin, le président remercie les membres du Comité pour les nombreuses heures qu'ils ont consacrées à cette étude et à la préparation de ce rapport.

ANNEXE B

Liste des mémoires

3

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

3

PROCÈS-VERBAUX

4

REMERCIEMENTS	ix
RECOMMANDATIONS	xi

RAPPORT SUR LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'EXAMEN DE LA LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX	1
--	---

INTRODUCTION	1
LA SÉCURITÉ	2

LE TRANSPORT FERROVIAIRE	3
--------------------------------	---

A. Abandon de lignes	4
----------------------------	---

1. La procédure	4
-----------------------	---

2. Services de passagers	6
--------------------------------	---

3. Emprises excédentaires	7
---------------------------------	---

B. Les lignes courtes	7
-----------------------------	---

C. Mise en commun des voies	9
-----------------------------------	---

D. Dispositions régissant l'accès à des services concurrentiels	10
---	----

E. Les prix compensatoires	11
----------------------------------	----

LE TRANSPORT AÉRIEN	13
---------------------------	----

A. Dans le sud	13
----------------------	----

B. Dans le nord	14
-----------------------	----

LE CAMIONNAGE	15
---------------------	----

LE TRANSPORT PAR EAU	16
----------------------------	----

A. Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM)	16
---	----

B. Le système portuaire canadien	17
--	----

L'INTÉRÊT PUBLIC	19
------------------------	----

GÉNÉRALITÉS	20
-------------------	----

A. Propriété étrangère	20
------------------------------	----

B. Partie VII — Acquisition d'entreprises de transport canadiennes	21
--	----

C. Développement économique régional	21
--	----

D. Considérations environnementales	22
---	----

E. Politique fiscale	23
----------------------------	----

F. Autres examens de la LTN 1987	24
--	----

CONCLUSION	24
------------------	----

ANNEXE A	Liste des témoins	27
----------	-------------------------	----

Le Comité permanent des transports

a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, votre Comité a procédé à une étude portant sur les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Après avoir entendu plusieurs témoins à Ottawa, Vancouver, Winnipeg, Saint John (N.B.) et Halifax, votre Comité a convenu unanimement de présenter à la Chambre le rapport suivant :

Membres du Comité permanent des Transports

PRÉSIDENT

Robert A. Corbett, député
(Fundy—Royal)

VICE-PRÉSIDENTS

Ken Atkinson, député (St. Catharines)
Stan Keyes, député (Hamilton—Ouest)

MEMBRES

Iain Angus, député
(Thunder Bay—Atikokan)

Gilbert Chartrand, député
(Verdun—Saint-Paul)

John Manley, député
(Ottawa—Sud)

Lee Richardson, député
(Calgary—Sud-Est)

Geoff Wilson, député
(Swift Current—Maple Creek—Assiniboia)

(Quorum 5)

GREFFIER DU COMITÉ

Marc Toupin

ATTACHE DE RECHERCHE

John Christopher

CONSULTANT

David Cuthbertson

Transports

Transport

CONCERNANT:

RESPECTING:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports — Regard sur la politique et la législation»

Y COMPRIS:

INCLUDING:

Huitième rapport à la Chambre

Eight Report to the House

**RAPPORT SUR LES
RECOMMANDATIONS DE LA
COMMISSION D'EXAMEN DE LA
LOI SUR LES TRANSPORTS
NATIONAUX**

**RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS**

**ROBERT A. CORBETT, député
Président**

Juin 1993

juin 1993

ROBERT A. CORBETT, député
Président

RAPPORT SUR LES
RECOMMANDATIONS DE LA
COMMISSION D'EXAMEN DE LA
LOI SUR LES TRANSPORTS
NATIONAUX
RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Chambre des communes
Canada



CAI
XC27
-T82

Government
Publication



CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE ON

Transport

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-57

•

1991-1993

•

3rd Session

•

34th Parliament

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USER

This index is subject-based and extensively cross-referenced. Each issue is recorded by date; a list of dates may be found on the following page.

The index provides general subject analysis as well as subject breakdown under the names of Members of Parliament indicating those matters discussed by them. The numbers immediately following the entries refer to the appropriate pages indexed. The index also provides lists.

All subject entries in the index are arranged alphabetically, matters pertaining to legislation are arranged chronologically.

A typical entry may consist of a main heading followed by one or more sub-headings.

Income tax

Farmers

Capital gains

Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash.

Capital gains *see* Income tax—Farmers

The most common abbreviations which could be found in the index are as follows:

1r, 2r, 3r, = first, second, third reading A = Appendix amdt. = amendment Chap = Chapter
g.r. = government response M. = Motion o.q. = oral question qu. = question on the *Order
Paper* R.A. = Royal Assent r.o. = return ordered S.C. = Statutes of Canada
S.O. = Standing Order

Political affiliations:

BQ	Bloc Québécois
Ind	Independent
Ind Cons	Independent Conservative
L	Liberal
NDP	New Democratic Party
PC	Progressive Conservative
Ref	Reform Party of Canada

For further information contact the
Index and Reference Service — (613) 992-8976
FAX (613) 992-9417

INDEX

HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE

THIRD SESSION—THIRTY-FOURTH PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

— 1991 —

May: 29th, 1.
June: 6th, 1.
September: 17th, 24th, 1.
October: 3rd, 2; 8th, 3; 10th, 4.
November: 19th, 5; 26th, 6; 27th, 7; 28th, 8.
December: 3rd, 5th, 9; 10th, 10.

— 1992 —

February: 4th, 11th, 18th, 11; 25th, 12.
March: 10th, 12; 12th, 13; 17th, 14; 24th, 15; 31st, 16.
April: 7th, 17, 18; 28th, 19.
May: 7th, 20.
June: 10th, 21.
December: 3rd, 21; 8th, 22; 10th, 23.

— 1993 —

February: 2nd, 9th, 24; 11th, 25; 16th, 26; 18th, 27; 25th, 28.
March: 9th, 29, 30; 11th, 31; 16th, 32, 33; 18th, 33; 22nd, 23rd, 34; 25th, 35; 30th, 36, 37; 31st, 38.
April, 1st, 39, 40; 20th, 41, 42; 21st, 43; 22nd, 44; 27th, 45, 46; 28th, 47; 29th, 48.
May: 4th, 49; 6th, 50; 10th, 51; 11th, 52; 25th, 53, 54.
June: 1st, 55; 2nd, 56; 15th, 16th, 57.

40-40-20 provision *see* Marine transportation—Exports

A320 Airbus *see* Aircraft—Fuel—Gravel

ABB *see* Asea Brown Boveri Inc.

Abbot, E.G. (Canadian Railway Labour Association)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 41:24-49

Accidents, incidents, occurrences

Definitions, 25:8-9

International, investigations, Transportation Safety Board co-operation, 25:6

Prevention, public education role, 25:13

Transportation Safety Board investigations

Government departments, observer status, 25:15-6

Modes, dedicated staff, 25:11-2

Process, code of procedure, 25:17

Reports, recommendations

Follow-up procedures, 25:8

Issuance, timing, 25:12-3

Production, policies and procedures, 25:5-6

Representations, retention, 25:15

Witnesses, legal counsel, right, 25:16-7

See also Air crashes, accidents; Motor vehicle accidents; Rail accidents

A.D. Marks & Associates Inc. *see* Organizations appearing

Addy, George (Consumer and Corporate Affairs Department)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 50:25-34, 36-42

Advantage Canada *see* Transportation systems—Integration

Aeronautics

Property rights, constitutional entrenchment, impact, 2:12-3

Aeronautics Act

Interim orders, effective period, notice, 2:9-10, 18; 3:25, 35-6, 41-5, 48

Offences

Continuing, flight segments, 3:36, 45-8

Fines, maximum, corporations/individuals, 3:36-7, 42-3

Regulations

Formulation, industry consultation, United States

Aviation Rule-Making Advisory Committee comparison, 5:26

Public response period, adequacy, 2:18, 24-6; 3:36-7; 5:25-8

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5)—Minister of Transport

Consideration, 1:10-23; 2:4-28; 3:5-50; 4:4-25; 5:12-29; as amended, 5:28, carried, 10; report to House with amdts., M., 5:28, agreed to, 10

Clauses 1 to 6, 5:12, carried, 5

Clause 7, as amended, 5:12-3, carried, 5

Amdt. (Richardson), 5:12-3, agreed to, 5

Clause 8, as amended, 5:13-4, carried, 8

Amdt. (Angus), 5:13-4, agreed to, 5-6

Clauses 9 to 11, 5:14, carried, 6

Clause 12, as amended, 5:14-5, carried, 6-7

Amdt. (Wilson), 5:14-5, agreed to, 7

Clause 13, 5:15-7, carried, 7-8

Clauses 14 and 15, 5:17-8, carried, 8

Aeronautics Act (amdt.)(Bill...—Cont.

Clauses 16 and 17, 5:18-9, carried, 8-9

Clause 18, as amended, 5:19-25, carried, 9-10

Amdt. (Keyes), 5:19-23, negatived on division, 9-10

Amdt. to amdt. (Atkinson), 5:20-3, agreed to on division, 10

Amdt. (Atkinson), 5:23-4, agreed to, 10

Amdt. (Keyes), 5:24, negatived, 10

Amdt. to amdt. (Angus), 5:24, negatived, 10

Clauses 19 to 23, 5:25, carried, 10

Clause 24, as amended, 5:25-8, carried, 10

Amdts. (Angus), 5:25-7, agreed to, 10

Reprint, M. (Richardson), 5:28, agreed to, 10

Title, 5:28, carried, 10

References, provisions, summary, 1:11-2

See also Orders of Reference; Reports to House—First

Aerospace industry

Manufacturing, Bombardier Inc. capacity, 9:26

Agenda and procedure subcommittee *see* Procedure and Committee business

Air Canada

Alliance networks

Air France, partnership services agreement, 24:10-1

Continental Airlines, equity purchase, 24:10, 18-9, 28-30

Pacific Rim carriers, 24:11

Pacific Western Airlines, merger, financial transition plan, 24:23-4

United Airlines, 24:10

Capacity, reductions, 24:8

Employees, International Association of Machinists and

Aerospace Workers members, 45:20

Financial position

Debts to government, repayment, 24:27, 32

Losses, daily, overcapacity, impact, 27:17-8; 46:8

Profitability, 24:9

Fleet, unencumbered ownership, percentage, 24:9

Operating efficiency, improvements, 24:6-8

Privatization, financial returns, 24:27-8

See also Air passenger transport—Services; Air transport—Canada—Northern; Airline industry *passim*; Airline reservation systems—Gemini; Airport noise abatement regulations—Violations; Canadian Airlines International Ltd.; High speed rail—Studies; Lester B. Pearson International Airport—Expansion; Organizations appearing; Passenger transportation—Intermodal

Air care stations *see* Automobiles—Inspections

Air Carrier Inspection Task Force *see* Air transport safety—Deregulation

Air crashes, accidents

Air Ontario, Dryden, Ont., factors, deregulation, Moshansky report, 54:35

Increase, factors, aircraft re-classification, 40:20-1

Nationair Canada Inc., Jiddah, Saudi Arabia

Inquiry, Transportation Safety Board role, 25:13-4

Post-accident safety review, release, 13:35-7

Nepal, airbus accidents, ICAO investigation, Transportation Safety Board role, 25:14

Tier one carriers, deregulation, impact, 54:43

United States comparison, 54:44-5

Air crashes, accidents—Cont.

Tier two/three carriers, deregulation, impact, 53:21-2

Air fares

Competition, impact, 48:46

Discounts, 24:9; 27:17-8

Cross-subsidization, 26:49

Employee wage concessions, timing, relationship, 54:36, 47-8

Instigators, 24:19-21; 27:6

Nationair Canada Inc., 24:16-8; 27:15, 25

Predatory practices, allegations, 54:47-8

Increases, inflation, relationship, 26:49

Northern and remote communities

Intercommunity, 46:29

Regulation, NTA power, 46:17

Regulation, feasibility, 26:48

United States comparison, deregulation, impact, 50:6

See also High speed rail—Fares

Air France *see* Air Canada—Alliance networks

Air freight transport

Services, quality, frequency, Stephenville, Nfld., transportation deregulation, effect, 56:66, 73-4

Regulatory regime, re-establishment, possibility, 56:78-9

See also Scallop fishery

Air Ontario *see* Air crashes, accidents

Air passenger transport

Disabled persons, accessibility, 56:70, 72, 75-6

Attendants, charges, "one person, one fare" policy, 52:32-3, 37-40

Rural areas, 52:34-5

Washington chairs, 56:69, 72-3

Services, quality, frequency, Stephenville, Nfld., transportation deregulation, impact, 56:66-7, 81

Air Canada-Bradley First Air dispute, Competition

Tribunal hearing, 56:72, 74-5, 80, 82

Stretcher medical cases, capabilities, 56:69, 72

See also High speed rail—Intermodal

Air pollution

Automobile emissions, 32:5

High speed rail system, impact, 6:19

Definition, Bill S-8, 32:29, 33

See also Greenhouse gas emissions

Air traffic controllers *see* Lester B. Pearson International Airport

Air transport

Bomb threats, Transportation Safety Board investigation, 25:18

Brandon, Man., services, elimination, deregulation, impact, 52:40, 46-9

See also Brandon, Man.

Canada-United States Air Treaty negotiations, 39:19-20; 54:8

Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., mergers, alliances, negotiations, relationship, 46:27

Cabotage, exclusion, 13:17-8; 48:44-5; 56:50

City pairs, trades, 45:17-8

Delta Airlines position, 40:5

National Transportation Agency role, 26:52

Air transport—Cont.

Canada-United States Air Treaty negotiations—Cont.

Northern and remote communities, representation, 46:27

Status, 40:4-5

Communities, equal access, 52:40

Infrastructure costs, recovery, 10:89-90

Licences, northern and remote communities, granting process, criteria, reverse-onus test, National

Transportation Agency interpretations, 39:25-6; 46:13-5, 23-7

Appeals, 46:16

Decisions, written, need, 46:27-8

Northern and remote communities

First Air service

Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., financial difficulties, impact, 46:7-9, 14, 29-30

Cargo/mail/passengers, combi-jet service, revenue generation, 46:19-20

Licensing overcapacity, deregulation, impact, 46:9-17, 20-2

Routes, flight frequencies, 46:18-9

Subsidies, 39:20

Transportation deregulation, impact, 50:24

Newfoundland, 56:68

See also Air transport—Canada—Licences

Northwestern Ontario, hub, shift from Dryden to Thunder Bay, 26:50

Regulatory regime, re-establishment, "smart regulation", possibility, 56:76-7

Services, decline, deregulation impact, 56:75

Monitoring, 26:49-50

Stephenville, Nfld., combi-jet service, possibility, 56:79

System, operation, independent agency, international models, proposal, 48:37-8, 40-1, 47-8

Toronto-Montreal corridor, passenger movements 10:87

Traffic, modal shift to high speed rail, 6:15-6, 18-9; 8:9-10; 9:18-20, 37-8, 45-6, 72; 10:7, 87

Employees, transfers, 6:11-2

Europe, comparison, 6:9, 17-8, 49-50

France, Paris-Lyon line, comparison, 6:17; 8:10; 10:47

Sweden, comparison, 6:51; 9:56, 61

United States, Amtrak northeast corridor, comparison, 10:30

See also Air passenger transport; Energy consumption; Environment; High speed rail—Travel time; Northern and remote communities; Passenger transportation—Intermodal; United States; VIA Rail Canada Inc.—Subsidies

Air Transport Association of Canada

Mandate, membership, 2:17; 10:83

See also Organizations appearing

Air transport safety

Audit process, effectiveness, 53:25-6

Aviation inspectors, responsibilities, sub-delegation to industry, impact

Aircraft Operations Group Association position, 53:16-8

CAW-Canada position, 54:42

Northern flight service stations, funding reductions, 53:28-9

Tier one carriers, CALPA position, 50:9-10

Tier two/three carriers, 48:28-9, 36; 53:21-2, 24

"Chisel charters", 53:22-3

Air transport safety—Cont.

- Transportation deregulation, impact, Moshansky report, recommendations, 25:9; 48:22, 29
- Air Carrier Inspection Task Force, establishment, role, 50:7, 16
- Aircraft Operations Group Association position, 53:18-20, 23-4
- Dryden Commission Implementation Project, establishment, role, 50:6-7
- Implementation process, progress, 50:16-7; 53:20-1
- See also Air crashes, accidents—Air Ontario
- See also Specialty aviation

Airbags see Automobiles—Safety**Airbuses see A320 Airbus; Air crashes, accidents—Nepal****Aircraft**

- Engine noise, reduction, technological developments, 3:10-1, 22-3
- Fuel efficiency, Boeing 727/A320 Airbus comparison, 46:6, 18
- Gravel runway capabilities, Boeing 727/A320 Airbus, comparison, 46:6, 24-5
- Ice on wings
 - De-icing practices, Lester B. Pearson International Airport, 50:8
 - Monitoring, Guelph ice police, 48:22
- Leases, wet/dry, foreign countries, Canadian laws, application, 2:17-20, 22-7; 3:24, 29, 38-41
- Maintenance, domestic facilities, employees, 39:29-30, 32
- See also Air crashes, accidents—Increases; Specialty aviation; Telephones

Aircraft Operations Group Association

- Mandate, membership, 53:16
- See also Air transport safety—Aviation—Transportation; Organizations appearing

Airline industry

- Alliance networks
 - Evolution, factors, 24:5-6
 - See also Air Canada; Airline industry—United States
- Anti-competitive practices, legislation, enforcement, adequacy, 56:65, 68-9
- Cabotage, 48:9, 20; 55:26, 29
 - Federation of Canadian Municipalities position, 55:73
- Carriers, number, deregulation, impact, 45:21
- Charter carriers
 - Contracting, administration, National Transportation Act provisions, restrictiveness, 56:51
 - Deregulation, 45:7
- Committee study, 24:4-33; 27:4-35
- Competition
 - Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. merger, impact, 24:21-3; 45:13-4; 48:9-10
 - Air Canada/Singapore Airlines, Canada-Europe routes, 13:27
 - Foreign carriers, 39:28-9
 - Imitative, effects, 48:19, 23-4
 - National Transportation Agency position, 26:37-8
 - Oligopolies, impact, 50:5
 - Other countries, comparison, 45:18
 - Protection, government role, re-regulation possibility, 39:17-9, 29-34

Airline industry—Cont.**Competition—Cont.**

- Transportation deregulation, impact, 45:16-7; 48:17-8, 21
- Two full-service carriers, feasibility, market size factor, 24:22, 25; 27:6-7, 28-31; 44:24; 45:15-6, 20-1
- United States airlines, fairness, 44:33-4
- See also Air fares; Airline industry—Anti-competitive practices
- Competitiveness, 48:29-31, 47
 - Taxation, impact, 24:8; 48:38
 - United States carriers, comparison, 27:34-5
- Employees, wages/working conditions, concessions, 54:36
- Employment, job losses, 24:16-7, 23-5; 45:9-10
 - Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. merger, impact, 45:14-5
 - Re-regulation, impact, 54:46-7
- Transportation deregulation, impact, 50:5, 18-9; 54:36
- Financial assistance, government, appropriateness, CALPA position, 48:24-7
- Financial difficulties, 27:4-5
 - Management decisions, impact, 48:29
 - Overcapacity, impact, 27:17-8
 - Transportation deregulation, impact, 41:48; 48:18; 50:12-4
- Fleets, age, United States comparison, 48:47
- Foreign ownership/investment, 39:13-4; 45:7; 48:20, 27-8, 36; 55:26, 29
 - Canadian Union of Public Employees position, 50:21-2
 - Limit, Transport 2000 position, 44:22
 - Managerial control, definition, 56:50
 - National Transportation Act regulations, 24:30-1; 27:27; 48:9
 - See also Canadian Airlines International Ltd.: United States
- Frequent flyer programs, 27:29-30
- International routes
 - Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. merger, cost-efficiencies, 24:7; 27:8
 - Ottawa-Pittsburgh, USAir application, 27:28; 40:5-6
 - Tokyo, Air Canada access, attempts, 27:31-2
- Monopoly, Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. merger, possibility, 48:22-3, 45
- Northern and remote communities, operating costs, 46:6-7
 - Cross-subsidization, 46:28
- Overcapacity, rationalization, 24:12-5; 27:8; 39:33; 45:11-2; 48:31-2; 50:19-20
 - Canadian Union of Public Employees position, 50:10-2
 - Cap, acceptability, 27:32
 - Competition Act provisions, impact, 27:25-6; 50:41-2
 - Transport Minister intervention, powers, adequacy, 27:14-7, 19-20
- Regional operations, Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. merger, impact, 48:46
- Regulatory regime, re-establishment, framework recalibration, proposals, 13:25-6; 24:12-5; 45:10, 21-2; 48:23; 50:5, 8, 18, 20; 54:40-2; 55:78-9
 - See also Airline industry—Employment
- Schedules, determining, consumer preferences, importance, 27:22-3
- Structure, inefficiencies, 24:9
- Technological developments, adoption, adaptation, 44:30-1

Airline industry—Cont.

United States routes, access, open skies negotiations, 24:9-10, 18-9, 28-9; 27:26-7

Airlines, alliance networks, mergers, impact, 27:33-4; 44:30-1

See also Airline industry—Competition—Competitiveness—Fleets; Specialty aviation

See also Economy—Strength; United States

Airline reservation systems

Computerized services, policy, regulations, development, National Transportation Agency role, 26:35-7, 46-7

Gemini Group Automated Distribution Systems Inc., Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. contract

Terms and conditions, amendments, Competition Tribunal consideration, 24:4-5, 11-2; 27:4; 50:30-3, 39-40

Sabre system, American Airlines technology, 27:20-1, 33

Airport noise abatement regulations

Enforcement, 2:21-2; 4:9, 21

Fines

Appeal process, 1:14

Average, 3:26, 28

Imposition, Transport Minister authority, 1:14

Maximum amount, corporate/individual, increase, 1:11-3, 15, 19-21; 2:6-7, 20-1; 3:11-2, 25, 31-4; 4:8-9, 18, 20-1; 5:19-23

Minimum, 3:26

Other countries, comparison, 1:22

Remitting to municipalities, proposal, 5:18

Revenue percentage, proposal, 5:24

Guidelines, 3:7

Lester B. Pearson International Airport, violations, complaints, reporting, 3:6-10, 12-4, 18, 20; 4:8-9

Military flights, exemption, 4:18

Other countries, comparison, 2:27-8

Public consultations, 13:8

Violations, 1:22

Air Canada/Canadian Airlines International Ltd., 1:15-6

Canadian Owners and Pilots Association members, 2:13

Complaints, response, ombudsman establishment, proposal, 2:15-6; 4:8; 5:19

Corporations/individuals, statistics, 1:12-3

Monitoring, Transport Department program, credibility, 4:6, 10-1

Repeat offenders, 2:13-4

Statistics, 3:26, 28; 4:9

Airports

Landing fees, regional airports, effects, 56:71

Location, operation, federal jurisdiction, Supreme Court of Canada ruling, 2:6

Management, local authorities

Transfer policy, 13:9

See also Ports—System

Runways, Northwest Territories, unpaved, 46:5-6

Improvement, cost, 46:17-8

Security, user fees, 54:48-9

Service facilities, lease agreements, rates, 2:5

Slot allocations, new procedures, development, 56:50

Airports—Cont.

Traffic, late-night charters, curfew violations, 1:14

See also Dorval International Airport; Halifax International Airport; Hamilton Airport; Land use planning; Lester B. Pearson International Airport; Mirabel International Airport; Pickering Airport; Residential housing; Stephenville, Nfld. airport; Vancouver International Airport

Akwesasne Reserve

Offshore area, Canadian Coast Guard patrols, 20:14

Training exercises, 20:14-5

Alaska see Cruise ship industry; United States—Air transport

Alberta see Passenger transportation—Intermodal

Algonquin Park see Rail lines

All-terrain vehicles see Motor vehicles

Allen, T.M. (United Grain Growers)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:72-7, 79-81, 83

Alternate fuel vehicles

After-market conversion, factory-prepared engines, imports, standards, 30:46-7

Environmental credits, trading, impact, 30:6, 45-7

Exports, 30:46

Fuel efficiency, 32:8

Natural gas van, Chrysler Canada Ltd. production, sale in Canada, prohibition, 30:47

Propane vehicles, production, Chrysler Canada Ltd./Propane Gas Association of Canada Inc. agreement, 30:44

Regulation, standard of competence, provincial jurisdiction, Bill S-8 impact, 28:32-3; 30:43-4

American Airlines see Airline reservation systems—Sabre; Canadian Airlines International Ltd.

American President Lines see Container shipping—Vancouver; Rail freight transportation—Canada

Amtrak see Air transport—Traffic; High speed rail—

Ownership—Track systems; Organizations appearing; Rail passenger transportation—United States

ANERA see Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada)

Membership, 56:19

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)

Accidents, incidents, occurrences, 25:12-3, 16-7

Aeronautics Act, 2:9; 3:41-2, 47-8; 5:25-8

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:8-9, 16-7, 22-3; 3:20-2, 29-32, 34-5, 40-2, 47-9; 5:13-6, 18, 20, 23-9

Air Canada, 4:18-9, 27-8

Air crashes, accidents, 13:35-7; 25:13; 53:21-2; 54:43-4

Air fares, 24:16-8; 26:49; 46:17

Air passenger transport, 52:34, 39; 56:75-6

Air pollution, 32:29

Air transport, 6:11; 10:30, 89-90; 26:49-50; 39:25-6; 46:14-7, 25-6; 48:28-9, 44-5; 50:24; 52:46-8; 56:75-7

Air transport safety, 50:16-7; 53:20-3, 28-9

Aircraft, 2:22-3; 3:29, 40-1

Angus, Iain—Cont.

Airline industry, 13:25-7; 39:13-4; 48:26-8, 45; 50:18-9; 52:34, 39; 54:40-1; 55:29, 78-9
 Committee study, 24:4-5, 11, 16-9, 26-8; 27:12-6, 23-4, 28, 34
 Airline reservation systems, 24:5, 11
 Airport noise abatement regulations, 3:31-2, 34; 5:20, 24
 Airports, 46:17-8
 Alternate fuel vehicles, 30:45-6
 Automotive fuels, 31:11, 13-4
 Aviation documents, 2:8-9, 23; 5:16
 Aviation inspectors, 53:23
 Brandon, Man., 52:48
 Business aviation, 48:42-4
 Canada Grains Council, 52:67
 Canada Maritime Agencies Ltd., 43:13
 Canada Ports Corporation, 53:54-5
 Canada Westbound Rate Agreement (CWRA), 54:80
 Canadian Airlines International Ltd., 27:12-4, 23-4; 40:10
 Canadian Maritime Industries Association, 14:42, 44
 Canadian National Railways, 13:16-7; 41:14; 53:14; 55:93
 President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:7-9, 14-6, 24-5
 Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:9-11, 13-6
 Coal, 53:36-8
 Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:12-6, 23-8, 32-3; 14:15-7, 29-31, 42-6, 51-2, 54, 57, 59, 62-3, 65-7, 70-3; 15:11-4, 21-2, 25, 34-5; 18:9-14, 18-20
 Competition Tribunal, 50:37-8
 Container shipping, 56:11-3, 26, 61
 CP Rail System, 42:26-7
 Cruise ship industry, 12:12, 14-6, 25-7, 32-3; 14:29-31, 54, 57, 62; 18:11-2
 Drug abuse, 13:25
 Environment, 10:76-7; 41:14
 Fertilizer industry, 49:9; 51:64
 First Air, 46:18
 Freight forwarding industry, 54:55
 Freight rates, 25:27; 38:11-2, 16; 41:12-3; 49:17-8; 50:34-6; 51:23-4; 52:79-80; 53:14; 55:18, 31, 90, 92; 56:14, 26, 59, 62, 40-1
 Freight transportation, 38:15-6, 26; 44:19; 55:43, 60-1
 Gambling cruise ships, 12:24, 28
 Grain elevators and terminals, 51:64-5; 52:9; 55:17; 56:42-3
 Grain transportation and handling system, 52:8, 18-9, 21, 79-80, 82-3; 56:59
 Grand Trunk Corporation, 41:32-3
 Great Lakes, 17:16
 High speed rail, Committee study, 6:10-2, 16, 22-3, 27-31, 36-8, 48-9, 52-3; 7:10-4, 26-8; 8:15-7, 20, 24-7; 9:7, 10-7, 21, 23-4, 33-7, 49-50, 61-5; 10:18-21, 23, 29-32, 35-6, 47-51, 76-9, 89-90; 26:15-6
 Highways and roads, 52:81-2
 Land use planning, 2:16-7; 3:21-2
 Lester B. Pearson International Airport, 6:10-1, 48; 7:11-2; 9:10-3; 13:14, 35
 Marine services, 17:13-4
 Marine transportation, 15:21-2; 36:9-11, 13-6
 Maritime centre, 12:13
 Motor coach industry, 52:36

Angus, Iain—Cont.

Motor vehicle emissions, 31:9-13; 32:15-8
 Motor vehicle imports, 28:16-7, 27-8, 31-2; 29:8-10, 19; 30:12-3, 24-7, 37-9, 50-1; 31:17-9, 26-8; 32:38-41, 46-7; 33:9-12, 14-7, 19
 Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:10, 14-7, 27-32; 29:8-10, 12, 14-5, 19-20; 30:10-3, 22-7, 37-9, 45-6, 50-2; 31:9-11, 17-20, 26-9; 32:15-8, 28-9, 37-41, 45-7; 33:7-21
 Motor vehicles, 28:14-5; 29:14-5; 30:11; 33:8, 20-1
 Nationair Canada Inc., 40:10
 National Energy Board, 37:11
 National Transportation Act Review Commission, 39:24
 National Transportation Agency, 42:27; 55:93
 Annual review, 1991, Committee study, 26:38-41, 48-51, 54
 Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, 33:7
 Committee study, 37:5, 9-12, 17-9
 Occupational health and safety, 3:30-2, 34, 48-9; 5:13-4; 23:9-10; 27:34; 40:10-1; 50:14-5; 53:21
 Oil and gas industry, 17:14-6
 Oilseed processing industry, 52:56-8
 Passenger transportation, 6:22-3; 9:24; 26:32
 Petrochemical industry, 51:45
 Ports, 53:54
 Competitiveness, Committee study, 17:13-6
 Procedure and Committee business
 Bills, 33:7, 20
 Bills, amendments, 31:29; 36:15
 Briefing session, 24:3
 Business meetings, 21:8; 24:3; 25:3; 53:3
 Members, M., 13:40
 Minister, 21:12
 Order in Council appointment, M., 37:17-9
 Organization meetings, 1:8-10; 21:10-6
 Sub judice convention, 24:5, 11
 Subcommittee report, 21:14-6
 Draft, consideration, 22:25-7
 M., 21:13
 Vice-Chairman (government), M. (Belsher), 21:12
 Vice-Chairman (opposition)
 M. (Keyes), 1:8-9
 M. (Blenkarn), 1:10
 Video presentation, 25:7
 Votes in House, 26:29
 Public transit, 52:35-6
 Pulp and paper industry, 54:27-9
 Rail accidents, 25:11, 37-8; 26:16; 40:21-2; 41:36; 54:43
 Rail freight transportation, 6:28; 7:26, 28; 8:27
 Rail line abandonment, 26:39-40; 37:11; 38:26-8; 39:10-1; 40:8-9; 41:44; 44:26, 31-2; 49:9-10; 52:20, 67-9; 53:11-2; 54:14, 26; 55:17-8, 29-30, 41, 79, 91; 56:41-2, 60
 Rail lines, 25:37; 42:27; 45:38; 50:36-7; 51:36; 52:11, 20, 68-9; 53:9-10, 15, 37-8; 54:71-2; 56:43
 Rail passenger transportation, 8:27; 13:15-6; 26:10-4, 18, 30-2; 44:27; 45:37-40; 52:46
 Rail safety, 25:10; 26:41; 41:36-7; 42:13
 Rail yards, 54:72-3
 Railway industry, 10:20; 23:25; 25:27; 26:40-1; 38:13-4, 26; 39:14-5, 25; 41:13, 48-9; 42:13, 25-6; 49:10-2; 51:37-8; 53:10-1; 54:13, 72; 55:30, 42, 59, 80, 92; 56:60-1

Angus, Iain—Cont.

- Railway rationalization, **23**:7-8, 15; **38**:12-3; **39**:9-11; **42**:12-6; **44**:26-7; **49**:12-3; **51**:21-3, 46; **52**:9-10, 21; **54**:13-5, 73; **55**:42, 90-1
- Committee study, **25**:25-9, 37-8

References

- In camera* meetings, **1**:5-6; **11**:37-9; **12**:4; **21**:8; **22**:25-7; **24**:3; **25**:3; **33**:3; **53**:3; **57**:39-40
- See also National Transportation Agency—Chairman
- Regional development, **23**:14; **38**:15; **39**:11-3; **51**:46; **53**:14; **55**:16
- Rivard, Gilles, references, **33**:7
- Scribe Hotel, **41**:31
- Shipbuilding industry, **14**:42-4; **15**:12-4, 21-2, 34-5; **43**:14
- Shipping conferences, **43**:11-2, 14, 17-8; **51**:44-5, 53-5; **54**:65-7, 79-80; **55**:18, 44, 92-3; **56**:14-5, 43, 62
- Shipping Conferences Exemption Act, **54**:56
- Ships, **14**:42-5, 71; **18**:20
- St. Lawrence Seaway Subcommittee, **21**:13-6
- Taxis, **52**:36
- Thunder Bay Harbour Commission, **53**:52-3
- Tourism, **26**:30-1
- Transport Department estimates, 1993-1994, main, **40**:8-11, 14, 20-2
- Transport Minister, **39**:26
- Transportation, current issues, Committee study, **13**:14-7, 24-7, 35-7, 39-40
- Transportation deregulation, **54**:40
- Transportation industries, **13**:17; **54**:12-3
- Transportation policy, **13**:40; **30**:51-2
 - National Transportation Act Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, **38**:11-6, 25-8; **39**:5, 9-15, 24-6; **40**:8-11, 14, 20-2; **41**:4, 12-6, 31-4, 36, 44-5, 49; **42**:12-6, 25-7; **43**:8, 11-4, 17-8; **44**:10-2, 16, 18-20, 26-9, 31-2; **45**:28, 33, 37-40; **46**:14-8, 25-6; **48**:25-30, 32, 42-5; **49**:9-13, 17-8; **50**:14-9, 24-5, 34-8; **51**:10-1, 21-4, 36-8, 44-6, 49, 52-5, 57-8, 62-5, 70; **52**:8-11, 17-21, 34-6, 39, 46-8, 56-8, 63, 67-9, 79-83; **53**:9-12, 14-5, 20-3, 28-9, 36-8, 52-5; **54**:11-5, 26-30, 40-4, 55-6, 64-7, 71-3, 79-81; **55**:9, 15-8, 29-31, 41-4, 58-61, 78-80, 90-3, 98; **56**:11-7, 40-3, 59-62, 75-8, 84
- Transportation safety, **40**:20-1
- Transportation Safety Board Annual Report, 1991, **25**:7, 10-4, 17
- Transportation systems, **26**:50-1; **41**:14-6; **55**:16, 91; **56**:77, 84
- Trucking industry, **28**:30-1; **44**:10-2, 16, 18-20; **54**:29-30; **55**:58-9
- United States, **30**:23; **46**:26
- Vancouver Port Corporation, **49**:17; **51**:62-3
- VIA Rail Canada Inc., **13**:40; **55**:78
 - Corporate plan, 1992-1996, Committee study, **26**:10-4, 19, 24, 29-32

Angus Shops see CP Rail System**Angus, W. David** (Canada Westbound Rate Agreement (CWRA); Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada))

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, **54**:82-3; **56**:19-21, 23

Anticosti Line see Coasting trade—Inland; Cruise ship industry—Coasting trade**Apedaile, Dennis** (CP Rail System)

- Railway rationalization, Committee study, **25**:24-5, 28, 30-3, 38

Appendices

- Canadian Union of Public Employees, *The Real Story Behind the NTARC and Airline Deregulation in Canada*, **50A**:1-33
- Western Canadian Shippers' Coalition, submission to NTARC, **51A**:1-51

Armitage, Ramsay M.S. (Atlantic Provinces Transportation Commission)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, **55**:86-95, 97-8

Army Corps of Engineers see United States—Transportation systems**Arseneault, Guy H.** (L—Restigouche—Chaleur)

- Canada-United States Free Trade Agreement, **55**:27
- Freight rates, **55**:41
- Highways and roads, **55**:88-90
- Interprovincial trade, **55**:28-9
- Ports, **55**:15
- Rail line abandonment, **55**:13, 28, 40-1, 76
- Regional development, **55**:27
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, **55**:13, 15, 27-9, 39-41, 56-8, 75-7, 88-90
- Transportation systems, **55**:39, 56-7, 88-9
- Trucking industry, **55**:56-7

Asea Brown Boveri Inc. (ABB)

- Organizational structure, **9**:52
- See also High speed rail *passim*; Organizations appearing; Transportation equipment

Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada)

- Operations, complaints, **56**:28
- See also Organizations appearing

Association of Consulting Engineers of Canada

- Membership, role, **9**:5
- See also High speed rail—Routes; Organizations appearing

Aston, Jim (Sinclair-Cockburn Insurance Brokers)

- Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), **29**:5-11

At-and-east freight rates see Grain elevators and terminals—Eastern**Atelier Montreal Facility** see Canadian National Railways**Atikokan, Ont.** see Coal—Shipments**Atkinson, Ken** (PC—St. Catharines) (Acting Chairman; Vice-Chairman)

- Accidents, incidents, occurrences, **25**:15-7
- Aeronautics Act, **5**:27
- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), **1**:19-21; **5**:14, 16, 20-3, 25, 27
- Air Canada, **24**:28-30

Atkinson, Ken—Cont.

- Air crashes, accidents, 54:44-5
- Air transport, 6:15, 49-51; 8:9-10; 9:18-20; 13:17; 26:52; 39:19-20; 46:26-8
- Air transport safety, 53:23-4
- Airline industry, 39:17-9; 44:30-1; 45:161-8; 46:28; 50:19
 - Committee study, 24:28-30
- Airline reservation systems, 50:39-40
- Airport noise abatement regulations, 1:19-20; 5:20, 23
- Automobiles, 32:18
- Aviation inspectors, 53:24-5
- Canada Ports Corporation, 16:25-7, 29-30
- Canadian Airlines International Ltd., 50:20-2; 54:46
- Canadian Coast Guard, mandate, role, Committee study, 20:8-11
- Canadian National Railways, 38:21; 41:46-7; 44:32-3; 45:20; 47:11
- Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:9, 13, 16
- Coasting trade, 26:53-4; 37:14
- Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:15-6; 14:21-3, 47-8, 50, 72; 15:14-7
- Container shipping, 51:69-70; 53:57
- CP Rail System, 42:28-9
- Cruise ship industry, 12:15-6; 14:21-2, 31
- Environment, 6:50; 7:21
- Europe, 24:29
- Freight rates, 26:51; 44:14; 51:38-9; 52:13-5, 22, 59; 53:39-42; 54:31
- Grain elevators and terminals, 16:26-7
- Grain transportation and handling system, 26:52; 40:11-2; 41:16-7
- Grand Trunk Corporation, 41:46
- Halifax Port, 16:29-30
- High speed rail, 19:14; 25:33-4
 - Committee study, 6:15-7, 33-4, 36, 49-51; 7:19-21, 29-30; 8:9-12, 31-4; 9:16-23, 41-4, 67-72
- Labour relations, 7:20
- Land use planning, 1:20-1
- Lester B. Pearson International Airport, 6:16; 8:31-2
- Marine Insurance Act (Bill C-97), 36:7
- Marine transportation, 34:11; 36:13, 16; 40:13
- Mine countermeasure vessels, 14:50
- Motor vehicle emissions, 32:18-9
- Motor vehicle imports, 30:39-41, 51; 31:19-20; 32:41-4; 33:11
- Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:10; 29:10-2; 30:17-8, 39-41, 51; 31:12-4, 19-20, 28; 32:18-9, 41-4; 33:11
- Motor vehicles, 30:17-8; 32:43
- National Transportation Agency
 - Annual review, 1991, Committee study, 26:51-4
 - Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, Committee study, 37:12-5, 19
- Occupational health and safety, 5:13-4
- Pilotage services, 26:52-3; 40:12-4
- Pipelines, 25:14
- Ports, 39:26-7; 53:57-8
 - Competitiveness, Committee study, 16:25-30; 19:13-4, 28; 20:8-11
- Procedure and Committee business
 - Bills, consideration, 34:7
 - Briefing session, 24:3
 - Business meetings, 1:24; 21:8; 25:3; 53:3

Atkinson, Ken—Cont.

- Procedure and Committee business—Cont.
 - Minister, inviting, 21:12
 - Order in Council appointment, M. (Angus), 37:19
 - Organization meeting, 21:11-6
 - Proceedings, broadcasting, 41:4
 - Subcommittee, budget, M. (Angus), 21:13-4
 - Subcommittee report, 21:14-6
 - Draft, consideration, 22:25-7
 - M. (Angus), 21:13
- Pulp and paper industry, 54:30
- Rail line abandonment, 48:11-2; 52:12-3, 22-3
- Rail lines, 45:18-9; 47:34-6; 51:38-9; 54:19, 45-6
- Rail passenger transportation, 8:11, 33; 9:17-8; 47:32-3
- Rail safety, 47:33-4
- Railway industry, 9:20-1; 19:13; 45:19; 47:10-1; 52:70-1
- Railway rationalization, 38:22
 - Committee study, 25:33
- References
 - Acting Chairman, taking Chair, 9:5; 21:11; 23:4
 - In camera* meetings, 1:5-6; 11:37-9; 21:8; 22:25-7; 23:3; 24:3; 33:3; 53:3; 57:39-40
 - Vice-Chairman, taking Chair, 21:12; 23:4; 30:4; 31:4; 34:7; 41:4; 43:4; 48:4; 50:41; 52:55; 54:51
- Scribe Hotel, 41:46
- Shipbuilding industry, 15:15-7
- Shipping conferences, 51:50-1; 54:82-3
- Ships, 14:46-8
- Specialty aviation, 51:13-4
- St. Lawrence Seaway Subcommittee, 21:12-6
- St. Lawrence Seaway System, 40:12; 41:17-8
- Transport Department, 53:26-7
 - Estimates, 1993-1994, main, 40:11-4
- Transportation, current issues, Committee study, 13:17-20
- Transportation deregulation, 13:19
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 38:16-22; 39:16-21, 26-8; 40:11-4; 41:16-9, 23, 46-8; 42:16, 27-9; 43:15; 44:12-4, 20, 29-33; 45:16-20, 33; 46:26-8; 47:10-3, 32-6; 48:11-2; 50:19-22, 25, 39-40; 51:12-4, 26-7, 38-9, 50-1, 57, 69-70; 52:12-5, 22-3, 58-9, 70-1; 53:23-7, 39-42, 57-8; 54:17-9, 30-1, 44-6, 82-3
- Transportation Safety Board Annual Report, 1991, 25:14-7
- Transportation systems, 39:20-1; 41:47; 44:29-30; 47:12-3; 51:26-7
- Trucking industry, 44:12-3, 20; 47:12
- United States, 24:30; 52:58-9
- Valleyfield Bridge, 40:12-3
- Vancouver Port Corporation, 19:14; 51:57
- VIA Rail Canada Inc., 13:19-20
 - Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, Committee study, 35:11-3
 - Corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:15-6, 18
- Welland Canal, 13:18-9; 41:18-9

Atlantic Express *see* Highways and roads—New Brunswick

Atlantic provinces *see* Rail freight transportation; Rail line abandonment; Rail passenger transportation; Railway rationalization; Regional development; Shipbuilding industry—Rationalization; Transportation systems

- Atlantic Provinces Chamber of Commerce** *see* Regional development—Transportation policy
- Atlantic Provinces Transportation Commission**
 Role, 55:86
See also Freight rates—Competitive; Highways and roads—National; National Transportation Agency—Mandate; Organizations appearing; Rail lines—Short-lines; Transportation systems—User fees
- Atlantic Region Freight Assistance Act** *see* Freight rates—Subsidies
- Atlantic train** *see* Rail passenger transportation—Atlantic provinces
- Attewell, Bill** (PC—Markham—Whitchurch—Stouffville; Parliamentary Secretary to Prime Minister from September 1, 1993 to August 31, 1994)
 References, *in camera* meeting, 57:39-40
- Austin, David** (Transport Department)
 Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 4:13
- Automobile auction industry**
 Size, 31:21
- Automobile emissions** *see* Air pollution
- Automobile industry**
 Competitiveness, obstacles
 Automotive Advisory Committee report, 30:5-6
 Safety standards, 30:34-6
 Size, United States comparison, North American product mandates, 30:6-7
See also Environmental technologies; Motor vehicle emissions—Control
- Automobile insurance**
 Price, availability, safety standards, relationship, 29:6
- Automobile transportation**
 Alternatives, incentives, 6:41-2
 Modal shift to high speed rail, 6:13-4, 44-5; 7:17-8; 8:14-5, 17; 9:9-10, 48-9, 61, 67, 72; 10:8, 21-2, 58-61, 80-2, 91
 Paris-Lyon line, comparison, 6:45
 United States comparison, 10:26-7
 Public disillusionment, factors, 6:40-1
 Quebec City-Windsor corridor, volume, 6:17
- Automobiles**
 Imported
 Odometer fraud, roll-backs, 31:22, 24, 28; 32:32, 47
 Rebuilt, safety hazards, 31:22
 Stolen, fraudulent serial plates, 30:22; 31:22
 Inspections, annual, mandatory, 32:6, 11
 British Columbia program, air care stations, 32:24
 Provincial jurisdiction, 32:18, 24
 Prices, United States comparison, 30:24-5
 Safety features, airbags, high-mounted brake lamps, bubble headlamp aimers, United States standards, harmonization, 30:8
 Trade, secondary automobiles, North American markets, 30:18-9, 21
See also United States
- Automotive Advisory Committee** *see* Automobile industry
- Automotive fuels**
 Imports, standards, monitoring process, 31:11-2
 Reformulation, investments, motor vehicle emission control standards, relationship, 31:6-7
 United States regulations, harmonization, effect, 31:7-9, 13-4
See also Alternate fuel vehicles; Propane; United States
- Aviation** *see* Business aviation; Specialty aviation
- Aviation documents**
 Cancellation, suspension, criteria, Transport Minister authority, 1:16-8, 21-3; 3:39-40; 5:17-8
 Appeal to Civil Aviation Tribunal, proposal, 2:5, 8-9, 23; 5:16
 Pilot licence, suspension, 3:39
- Aviation Group** *see* Transport Department
- Aviation inspectors**
 Number, adequacy, ratio to volumes, 53:24-5
 Role, responsibilities, 53:16, 23
See also Air transport safety
- Aviation security**
 Passenger screening, private firms, 3:24-5
- Baker, George S.** (L—Gander—Grand Falls)
 Coasting Trade Act (Bill C-33), 15:23-4
- Ballantyne Pier** *see* Cruise ship industry—Terminals
- Ballantyne, Robert (Bob) H.** (Railway Association of Canada)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 53:4-15
- Balnis, Richard** (Canadian Union of Public Employees)
 Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:30-2
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 50:4-14, 16-24
- Bankruptcies** *see* Railway industry
- Barbeau, Victor** (Transport Department)
 Transportation, current issues, Committee study, 13:27-8, 31
- Barlow, Richard** (Chamber of Shipping of British Columbia)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:52-3, 55-7
- B.C. Ferry Corporation** *see* Ferries
- B.C. Shipbuilding Action Group** *see* Shipbuilding industry—Rationalization
- Beach, Russell J.** (Canadian Owners and Pilots Association)
 Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:4, 9-10, 12-5
- Bélanger, Gilles J.** (Canadian Trucking Association)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 44:4-21
- Belledune Port**
 Coal terminal, construction, interport loan fund financing, 16:13

- Bellefontaine, David** (Halifax Port Corporation)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 56:29-45
- Belsher, Ross** (PC—Fraser Valley East; Parliamentary Secretary to Minister of Fisheries and Oceans and Minister for the Atlantic Canada Opportunities Agency from May 8, 1991 to August 31, 1994)
Air fares, 27:18
Air passenger transport, 52:37-8
Air transport, 48:47-8
Airline industry, 48:31-2; 52:37-8
Committee study, 27:17-8
Canadian National Railways, 38:30
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:13, 16
Container shipping, 51:69
Freight rates, 38:24; 52:55-6
Grain transportation and handling system, 52:75
Lester B. Pearson International Airport, 48:48
Marine transportation, 36:16
Procedure and Committee business
Acting Chairman, M., 21:10
Organization meeting, 21:10-1, 14-6
Subcommittee, 21:15-6
Subcommittee report, M. (Angus), 21:14
Vice-Chairman (government), M., 21:11
Rail line abandonment, 38:23; 44:31; 48:11; 51:25; 52:14
Rail lines, 38:23; 48:12; 51:26; 52:75-6
Rail yards, 38:30
Railway rationalization, 52:14
References, *in camera* meeting, 57:39
Seattle-Tacoma Port, 51:68-9
Specialty aviation, 51:7-8
St. Lawrence Seaway Subcommittee, 21:14-6
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 38:22-4, 30; 44:14-5, 31; 48:10-3, 23, 31-2, 44, 47-8; 51:6-8, 25-6, 57, 68-9; 52:14, 36-8, 55-6, 75-6
Transportation systems, 48:10; 52:37
Trucking industry, 44:14-5, 20
- Belt-packs** *see* Rail yards—Switching
- Benjamin, Les** (NDP—Regina—Lumsden)
Airline industry, 45:13-6
Canadian National Railways, 47:18-9
Grain transportation and handling system, 47:29
High speed rail, 45:34-5
Procedure and Committee business, room, 45:4
Rail lines, 47:31-2
Rail passenger transportation, 45:31-4
Rail safety, 47:29-30
Railtech Ltd., 47:29-30
Railway industry, 45:12-3
References
Public school project, INCO Ltd. assistance, 47:10
See also Transportation policy—Development
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:4, 12-6, 23, 31-6; 47:4, 7-11, 17-20, 29-34
- Benjamin, Les—Cont.**
Transportation systems, 47:7-9, 17-8
VIA Rail Canada Inc., 45:32
- Bennet, Ron** (Canadian Railway Labour Association; United Transportation Union - Canada)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 41:36; 54:67-73
- Bergamini, Massimo** (Federation of Canadian Municipalities)
High speed rail, Committee study, 10:75, 77, 80, 82
- Bergen, Capt Harvey** (Canadian Air Line Pilots Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 48:16-32
- Bills referred**
C-5 *see* Aeronautics Act (amdt.)
C-33 *see* Coasting Trade Act
C-78 *see* Persons with Disabilities, Acts respecting (amdt.)
C-83 *see* Carriage of Goods by Water Act
C-97 *see* Marine Insurance Act
C-121 *see* Canada Shipping Act (amdt.)
S-8 *see* Motor Vehicle Safety Act
- Bird, J.W. Bud** (PC—Fredericton—York—Sunbury)
References, *in camera* meeting, 24:3
- Bjornson, David** (PC—Selkirk—Red River)
References, *in camera* meeting, 11:37
- Blaikie, William** (NDP—Winnipeg Transcona)
Environment, 19:9-10
Grain transportation and handling system, 19:23
Ports, competitiveness, Committee study, 19:9-12, 23-4
Rail freight transportation, 19:10-2
- Blais, Vincent** (International Association of Machinists and Aerospace Workers)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:5-8, 10-2, 20
- Blenkarn, Don** (PC—Mississauga South)
Procedure and Committee business
Chairman, M., 1:8
Organization meeting, 1:8-9
Vice-Chairman (government), M., 1:8
Vice-Chairman (opposition), M., 1:8
- Blouin committee** *see* Pilotage services—Certificates
- Boats** *see* Telecommunications
- Boeing 727** *see* Aircraft—Fuel—Gravel
- Bogie, John M.** (Canadian Owners and Pilots Association)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:6-8
- Bomb threats** *see* Air transport
- Bombardier Inc.** *see* Aerospace industry; High speed rail *passim*;
Organizations appearing; Public transit; Snowmobile industry; Transportation equipment
- Bouchat, Guy G.** (Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada))
References, background, 56:22

- Bouchat, Guy G.**—*Cont.*
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 56:21-8
- Boudria, Don** (L—Glengarry—Prescott—Russell)
References, *in camera* meeting, 1:4-5
- Bowes, Wayne R.** (Association of Consulting Engineers of Canada)
High speed rail, Committee study, 9:5-7, 12-4, 18-20, 22-5
- Bowie, Bruce** (Transport Department)
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:9, 11-3
Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:52-64, 67, 69-72; 18:14-5
- Bradley First Air** *see* Air passenger transport—Services
- Brake lamps** *see* Automobiles—Safety
- Branch lines** *see* Grain-dependent branch lines
- Brander-Smith report** *see* Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability
- Brandon, Man.**
Economy
Air transport service, elimination, impact, 52:48
VIA Rail Canada Inc. service cuts, impact, 52:40-1
See also Organizations appearing
- British Columbia** *see* Automobiles—Inspections; Gambling cruise ships; Ports—System
- British Marine Insurance Act** *see* Marine insurance—Contracts
- Broeska, Robert** (Canadian Oilseed Processors Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:50-9
- Brookville Transport Limited** *see* Organizations appearing
- Building codes** *see* Residential housing—Airports
- Bujold, Rémi** (Ontario-Quebec Rapid Train Task Force)
High speed rail, Committee study, 8:5, 7, 9-12, 14-5, 17
- Buoys** *see* Marine services
- Bureau des retombées du train à haute vitesse** *see* Regional development
- Burgess, Anthony W.** (Association of Consulting Engineers of Canada)
High speed rail, Committee study, 9:15-6
- Burgess-Webb, Roger** (Canadian Air Line Pilots Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 48:22-4, 26-7, 29
- Buses**
Disabled persons, accessibility, 52:28, 34
See also Rail passenger transportation—VIA Rail; VIA Rail Canada Inc.—Subsidies
- Business aviation**
Cost-savings, 48:43-4
Employees, 48:35
Expenditures, economic impact, 48:35
- Business aviation**—*Cont.*
Role, 48:34-5, 42-3
Popular perceptions, 48:33
Safety, 48:34
- Butler, Wendy** (Consumers Association of Canada)
High speed rail, Committee study, 6:40-53
- Byatt, Jeremy** (Friends of the Earth)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 32:4-20
- Cabin Safety Task Group** *see* Occupational health and safety—Flight attendants
- Cabinet** *see* Canadian Airlines International Ltd.—American Airlines
- Cabinet Ministers** *see* Competition Act
- Cabotage** *see* Air transport—Canada; Airline industry
- Calgary-Edmonton corridor** *see* High speed rail
- California** *see* Motor vehicle emissions—Control; Rail passenger transportation—Electrification; United States—Motor vehicle emissions
- CALPA** *see* Canadian Air Line Pilots Association
- Campbell, Douglas E.** (Canada Grains Council)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:59-71
- Campbell, Ian** (Canadian Passenger Vessel Association)
Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:16-30
- Canada Grains Council**
Membership, 52:60
Policies, formulation, process, principles, 52:60, 65, 67
See also Freight rates—Compensatory; Organizations appearing
- Canada Labour Code** *see* Pilotage services—Pilots
- Canada Maritime Agencies Ltd.** (CanMar)
Fleet, increase, investments, 43:13-4
Ownership, CP Rail System purchase, 43:18
- Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC)** *see* Residential housing—Airports
- Canada Ports Corporation**
Dividends, special calls, 53:48-9, 52
Elimination, 39:27
Facilities
Diversification, divestiture, 16:27-8
Improvements, lead time, contractual obligations, 16:29-30
Interport loan fund, establishment, 16:13
Mandate, 53:48, 50
Reserve fund, 16:25-6
Revenues, profitability, 16:12-3; 53:50-1, 55
Surpluses, repayment plan, 53:54-5
Structure, 16:5
Rationalization, 52:23-4
See also Grain transportation and handling system; Organizations appearing; Ports—System—Transit; Ridley Terminal Inc.; Thunder Bay Harbour Commission

Canada Ports Corporation Act

Amending, 16:31

See also Ports—System**Canada Shipping Act** *see* Coasting trade—Inland waters—Waivers**Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-121)—Minister of Transport**

House of Commons consideration, schedule, 51:57

Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA)

Cross-charters, permissibility, 56:7

Establishment, geographic scope, 56:5

Practices, investigations, 56:15-6

Rates, independent action, guidelines, 56:7

Trade volume, 56:6

Vessel capacity, set-asides, authorized levels, 56:6

See also Freight rates—Compensatory; Organizations appearing**Canada-United Kingdom Freight Conference** *see* Organizations appearing**Canada-United States Air Treaty** *see* Air transport**Canada-United States Free Trade Agreement (FTA)**

Saint John Board of Trade position, 55:24, 27-8

See also Container shipping—Taxation; Motor vehicle imports—Free trade; Motor vehicles—Exports—Thefts; Oilseed processing industry—Exports; Ships—Imports; Trucking industry—Deregulation**Canada-United States-Mexico Free Trade Agreement** *see* North American Free Trade Agreement**Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)**

Members, financial position, 54:80-1

See also Organizations appearing**Canadian Air Line Pilots Association (CALPA)**

Mandate, membership, 48:17

See also Air transport safety—Tier one; Airline industry—Financial assistance; Organizations appearing**Canadian Airlines International Ltd.**

Air Canada merger

CAW-Canada position, 54:46

See also Airline industry *passim*

American Airlines partnership proposal, services agreement, 27:5-7, 21-2, 32-3

Application, National Transportation Agency consideration

Appeal process, 40:10

Decision, Cabinet reversal, possibility, 50:22-4

Panel composition, 26:34-5, 37

Canadian Union of Public Employees position, 50:20-2

Share purchase, reacquisition option, 37:12-4

See also Canadian Airlines International Ltd.—Trans-Pacific—Wardair

Capacity, reduction, 27:6

Employees, International Association of Machinists and Aerospace Workers members, 45:20

Financial position, daily losses, overcapacity effects, 27:17-8; 46:8

Foreign ownership, 55:82-3

Government assistance, 55:82-3

Canadian Airlines International Ltd.—Cont.

Restructuring plan, 27:8, 23-4

Employee share purchase plan, 27:5

Financial assistance, government loans, 27:5, 24-5; 48:24

Results, success, 27:27-8

Trans-Pacific routes, American Airlines access, possibility, 27:22

Wardair fleet, sale to National Defence Department, 27:6

Conditions, American Airlines alliance negotiations, termination, 27:9-11

Negotiations, lobbyists, role, commission, 27:11-2, 28

See also Air transport—Canada—Northern; Airline industry *passim*; Airline reservation systems—Gemini; Airport noise abatement regulations—Violations; Lester B. Pearson International Airport—Expansion; Organizations appearing**Canadian Aviation Safety Board** *see* Transportation Safety Board**Canadian Business Aircraft Association**

Establishment, membership, role, 48:33-5

See also Organizations appearing**Canadian Coast Guard**

Budget, 17:5

Crews

Lay day manning, 20:10

Recruitment, 20:16-7

Employees, 17:5

Expenditure reductions, manning policy, changes, 13:19

Fleet, rationalization, redeployments, decommissionings, 17:5-6; 20:9-11

Single civilian fleet, possibility, 20:22-3

See also Search and rescue

Mandate, role, 17:4-5

Committee study, 20:5-23

Regulatory responsibilities, 17:7

Services, programs, 17:5

Cost-recovery policy, allocations, industry consultations, 20:8-9, 11-2

Other government agencies, departments, co-ordination, 20:20-1

Training facilities, programs, 20:15

See also Akwesasne Reserve; Churchill Port; Coasting trade—Safety; Ice-breaking; Marine services; Marine spills; Northern and remote communities; Organizations appearing; Ports—System; Search and rescue; Ships—Imports; St. Lawrence Seaway System—Ice-breaking**Canadian Environmental Protection Act** *see* Motor vehicle emissions—Control**Canadian Fertilizer Institute**

Mandate, membership, 49:4

See also Organizations appearing**Canadian Importation Procedures (Provisional)** *see* Motor vehicle imports—Safety**Canadian Importers' Association** *see* Organizations appearing

Canadian Industrial Transportation League

Mandate, membership, 48:4, 13-4

See also Organizations appearing; Rail line abandonment—Grain—Light-density

Canadian International Freight Forwarders Association, Inc.

Establishment, mandate, 54:51

See also Organizations appearing; Shipping Conferences Exemption Act—Repeal

Canadian Manufacturers' Association *see* Organizations appearing; Transportation policy—National Transportation Act**Canadian Marine Advisory Council**

Role, 17:10

Canadian Maritime Industries Association

Membership, 14:34, 44

Ownership, 14:42

See also Organizations appearing

Canadian National Railways (CNR)

Atelier Montreal Facility, financial position, 38:31

Business plan, modifications, 23:9

Executives, salary bonuses, 23:25-6

Expenditures, extravagances, 23:24

Financial position, 41:27; 45:20

Operating ratio, United States railroads, comparison, 23:4-6

Recapitalization, 44:32-3; 47:11

Solution, Canadian Railway Labour Association proposals, 41:46-7

See also Canadian National Railways—Atelier

Labour relations, 38:31

Management, competence, 41:26

Capital Canada Limited report, *CN: A Financial Review*, recommendations, 41:26-7

President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier

Accountability, 23:8-9

Committee study, 23:4-26

Qualifications, 23:22-3

Privatization, 23:12-3; 38:25-6; 39:5-7; 41:7, 14, 25; 42:8; 44:32; 45:7; 47:6, 11-2, 18-9; 52:64; 53:14; 54:68; 55:26, 93

See also Freight forwarding industry

Productivity, improvement, 38:5, 21

United States comparison, 38:29

Role, long-term plan, need, 39:8-9

Securities, downgrading, 23:19-20

Survival, competitiveness, relationship, 38:21-2

Work force

Composition, visible minorities, women, 23:24-5

Engineers, average salary, 38:9

Reductions, 13:16-7; 23:4-5; 38:5, 21; 41:25; 42:23

Benefits, pensions, loss, 23:13-4

Regional balance, 23:6-7

Canadian National Railways—Cont.

Work force—*Cont.*

Reductions—*Cont.*

Severance payments, cost, 38:28-30; 41:39-41; 45:20

See also Churchill Port; Coal; Freight rates—

Compensatory—Competitive—Final offer; Freight

transportation—Multimodal; Grand Trunk Corporation;

High speed rail—Ownership—Track systems;

Occupational health and safety; Organizations appearing;

Ports—Competitiveness—Container traffic—Rail; Rail

freight transportation—Quebec City; Rail line

abandonment; Rail lines *passim*; Rail passenger

transportation—Ottawa—Subsidies—VIA Rail; Rail

safety; Railway industry—Foreign

ownership/investment—Rolling stock; Railway

rationalization—Area—Merger; Regional development;

Scribe Hotel; Transportation policy—National

Transportation Act; VIA Rail Canada Inc.

Canadian Offshore Vessel Owners Association

Mandate, 15:25

See also Organizations appearing

Canadian Oilseed Processors Association

Membership, 52:50

See also Freight rates—Compensatory—Western Grain Transportation Act; Organizations appearing

Canadian Owners and Pilots Association

Membership, 2:10

See also Airport noise abatement regulations—Violations; Organizations appearing

Canadian Pacific *see* CP Rail System**Canadian Passenger Vessel Association**

Membership, 12:16-7

See also Organizations appearing

Canadian Petroleum Products Institute

Mandate, 31:4

See also Organizations appearing

Canadian Pulp and Paper Association *see* National

Transportation Act—Objectives; Organizations appearing

Canadian Railway Labour Association *see* Canadian National

Railways—Financial position; Grand Trunk Corporation;

Organizations appearing; Rail lines—Short-lines; Rail

safety—Transportation deregulation; Scribe Hotel;

Transportation deregulation—Government policy

Canadian Shipowners Association

Mandate, membership, 41:5

See also Freight rates—Compensatory; Grain transportation

and handling system—Railways; Marine transportation—

Operating costs; Organizations appearing; Pilotage

services—Tariffs; St. Lawrence Seaway System—Tolls;

Transportation industries—Foreign; Transportation

systems—User fees

Canadian Shippers' Council

Membership, 54:57

See also Organizations appearing

Canadian train *see* Tourism

- Canadian Transport Commission** *see* National Transportation Agency—Activities; Transportation systems—Disabled persons
- Canadian Trucking Association**
Mandate, 44:4
See also Freight rates—Compensatory; Organizations appearing; Transportation policy—National Transportation Act; Trucking industry—Safety
- Canadian Union of Public Employees (CUPE)**
Airline Division, membership, 3:23; 50:4
See also Airline industry—Foreign ownership—Overcapacity; Appendices; Canadian Airlines International Ltd.—American Airlines; Organizations appearing
- CanMar** *see* Canada Maritime Agencies Ltd.
- Canrail pass** *see* Rail passenger transportation—VIA Rail
- Cantin, Serge** (Canadian National Railways)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 38:16-21, 24, 26, 28
- Capital Canada Limited** *see* Canadian National Railways—Financial
- Capital cost allowance** *see* Railway industry—Rolling stock; Trucking industry—Taxation
- Capreol, Ont.** *see* Rail line abandonment—Canadian National
- Carfax** *see* Motor vehicle imports—Database
- Carman-Bujold task force** *see* Ontario-Quebec Rapid Train Task Force
- Carman, Robert C.** (Ontario-Quebec Rapid Train Task Force)
High speed rail, Committee study, 8:4, 6-8, 10, 12-7
- Carmon, Kenneth M.** (F.W. Myers & Co. Inc.)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:14-20
- Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83)—Minister of Transport**
Consideration, 34:7-11; 36:9-17; as amended, 36:16, carried, 6; report to House with amdts., 36:16, agreed to, 6
Clause 1, carried, 36:16
Clauses 2 and 3, 36:9, carried severally, 5
Clause 4, as amended, 36:9, carried, 6; reconsideration, 36:14, agreed to by unanimous consent, 6; as amended, 36:14-5, carried, 6
Amdt. (Atkinson), 36:7-8, agreed to, 5-6
Amdt. (Manley), 36:14-5, agreed to, 6
Clause 5, new clause, M. to add (Angus), 36:9-14, carried, 6
Amdt. (Angus), 36:15-6, negated, 6
Clauses 5 to 9, 36:16, carried severally, 6
Schedules, I and II, 36:16, carried severally, 6
Title, 36:16, carried, 6
References, consultation process, 34:7-8
See also Orders of Reference; Reports to House—Seventh
- Cars** *see* Automobiles
- Carson, Cliff** (Canadian National Railways)
Ports, competitiveness, Committee study, 19:4-19, 21-7
- Cartels** *see* Shipping conferences—Characteristics
- Carter, Robin** (Transport Department)
Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:12-3
- Casey, Bill** (PC—Cumberland—Colchester) (Individual presentation)
Automobile industry, 30:34-5
Motor vehicle imports, 28:18-21; 30:32-4, 36-42
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:18-22; 30:31-42; 33:13, 18, 20
References, *in camera* meeting, 24:3
- Casey, Robert J.** (High Speed Rail Association)
High speed rail, Committee study, 10:5-8, 15-25
- Cashin, Richard** *see* National Transportation Agency—Members
- Catalytic converters** *see* Motor vehicle emissions—Technological developments
- CAW-Canada** *see* National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW-Canada)
- Cellular telephones** *see* Telephones
- Central Western Railway**
Creation, legislation, 51:28
See also Freight rates—Western Grain Transportation Act; Organizations appearing
- Certificate of Nomination** *see* National Transportation Agency—Chairman
- CFCs** *see* Chlorofluorocarbons
- Chadwick, Harry** (PC—Bramalea—Gore—Malton)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:18-9, 22-3; 4:15
Aircraft, 3:22-3
Lester B. Pearson International Airport, 3:18-9, 22
Residential housing, 4:15
- Chairman, election** *see* Orders of Reference; Procedure and Committee business
- Chairman, rulings and statements**
Bills, amendments
Amending section of original Act, 5:13-4, in order, 6; 18:21, not in order, 7
Beyond scope of bill, 5:18-9, not in order, 8-9
Contradicts earlier decision, 18:10, 17, not in order, 6
Imposes conditions on application of laws under provincial jurisdiction, 33:16, not in order, 5
Infringing upon Royal Recommendation, 5:14, not in order, 6-7
Introduces new condition, 18:20, not in order, 6
- Chamber of Shipping of British Columbia** *see* Organizations appearing; Pacific Pilotage Authority
- Champagne, Pierre** (Transport Department)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:21
- Champlain Bridge**
Ownership, transfer to Quebec government, 40:19-20
- Chartrand, Gilbert** (PC—Verdun—Saint-Paul)
Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:13
References, *in camera* meeting, 33:3
Transport Department estimates, 1993-1994, main, 40:18-9

Chartrand, Gilbert—Cont.

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 39:4; 40:18-9

Cherniceki, Bob (National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW - Canada))

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:32-49

Chlorofluorocarbons *see* Greenhouse gas emissions**Christopher, John** (Library of Parliament Researcher)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 33:12

Ports, competitiveness, Committee study, 19:27

References, *in camera* meetings, 22:25-7; 24:3; 33:3; 57:39

Chrysler Canada Ltd. *see* Alternate fuel vehicles—Natural gas**Church, David W.** (Canadian Pulp and Paper Association)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:22-3, 26, 29-31

Churchill Port

Administration, Canadian Coast Guard role, 17:17-8

Rail line, maintenance, 23:12; 52:44-5

Canadian National Railways, losses, compensation, 38:23

Permafrost problems, solutions, 52:45

See also Grain elevators and terminals—Eastern; Grain transportation and handling system

Churko, Bernie (Saskatchewan Department of Highways and Transportation)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:5-20

Civil Aviation Tribunal *see* Aviation documents**Clark, James** (St. Lawrence Cruise Lines)

Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:25-33

Clark, Norman A. (Motor Vehicle Manufacturers' Association)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:4-18

Clarke, J.Y. (Canadian Maritime Industries Association)

Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:34-51

Clifford, Terry (PC—London—Middlesex)

Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:26

CMHC *see* Canada Mortgage and Housing Corporation**CN: A Financial Review** *see* Canadian National Railways—Financial**CNR** *see* Canadian National Railways**Coal**

Lignite char, exports to United States, 53:38

Price, freight rates, impact, 53:38

Shipments, LUSCAR Ltd., east/west movements

Atikokan, Ontario Hydro contract, CNR/CP Rail System joint line movements, competitive access provisions, 53:36-7

Coal—Cont.

Shipments, LUSCAR Ltd., east/west movements—*Cont.* Freight rates, comparison, 53:34-5

Kamloops interchange, unit-train movements, impediment, 53:36-7

Volumes, comparison, 53:32-3, 35

Western low-sulphur, shipments to Ontario, 53:34

See also Belledune Port

Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPHO) *see* Organizations appearing; Transportation systems—Disabled persons**Coasting trade**

Canadian ships

Reflagging, 14:14, 15-6

See also Coasting trade—Employment—Waivers

Definition

Amending, Governor in Council authority, Customs Act provisions, 12:9-10, 14-5, 20

Customs Act provision, 14:60; 18:21

Employment, reflagged Canadian ships, impact, 14:4-5

Extension to Continental Shelf, 14:53, 72

Foreign ships, non-duty paid ships

Commonwealth countries, exemption, impact, 14:15; 15:28

Crews, Canadian, requirement, 14:9-10, 17, 69-71; 15:30, 33; 18:14-6, 19

Inspection standards, Non-Canadian Ship Safety Order, 12:28-30

Legislation, evolution, 14:5-7

Restrictions, easing, proposal, impact, 15:29, 32-4

United States, Jones Act, comparison, 14:5-6, 9, 23

See also Coasting trade—Inland waters—Safety certificates

Inland waters

Definition, Canada Shipping Act provision, 14:59

Foreign ships, west of Anticosti Line, total prohibition, proposal, 14:5-6, 8, 16, 23-4; 18:12

Licences, 14:33

Applications, notice period, register, 14:9, 11-4, 24-5; 18:16-7

Criteria, establishment, Governor in Council authority, 14:9

Issuance, Transport Minister discretion, 18:13

Statistics, 14:22-3

Mexican ships, access, NAFTA impact, 12:17-9

Safety certificates, Canadian Coast Guard inspections, 14:25-6, 32-3

Costs, 14:32

Foreign ships, exemption, 14:26

Waivers, 14:7-8, 45-6, 53, 55; 15:26, 28

Abuses, possibility, 14:64-7

Administration, National Transportation Agency role, 26:53-5

Applicants, Canadian residency requirement, 14:63

Canada Shipping Act provisions, amendment, 14:15

Canadian ships, availability, suitability, determining, 12:20-1; 15:30-2

Finnish tanker, *Kiisla*, circumstances, 14:15-6, 45-6, 64-6

Regularly scheduled services, availability, 14:63-4; 18:18-9

Restrictions, 15:29-30

Coasting trade—Cont.Waivers—*Cont.*

Rivard position, 37:14

See also Cruise ship industry *passim*; Shipbuilding industry—Construction—Rationalization; Shipping; Ships

Coasting Trade Act (Bill C-33)—Minister of Transport

Consideration, 12:6-33; 14:4-73; 15:4-37; 18:8-21; as amended, 18:21, carried on division, 7; report to House with amds., 18:21, agreed to, 7

Clause 1, 18:8, stood, 3; 18:21, carried, 7

Clause 2, 18:8, stood, 3; as amended, 18:9-12, carried, 4

Amdt. (Angus), withdrawn, 18:9-11

Amdt. (Angus), 18:11, agreed to, 3

Amdt. (Richardson), 18:11-2, agreed to, 4

Clause 3, 18:8, stood, 3; 18:12-3, carried on division, 4

Amdt. (Angus), 18:12-3, negated, 4

Amdt. to amdt. (Manley), 18:12-3, negated, 4

Clause 4, 18:8, stood, 3; 18:13, stood, 4; agreed to on division, 18:17-20

Amdt. (Angus), withdrawn, 18:18-9

Amdt. (Angus), negated, 18:19-20

Clause 5, 18:8, stood, 3; 18:13-7, carried on division, 6

Amdt. (Manley), 18:13, out of order, 6

Amdts. (Manley), 18:13-7, negated, 5-6

Clauses 6 to 12, 18:8, carried severally, 3

Clause 13, 18:8, stood, 3; 18:20, carried on division, 6

Clauses 14 to 20, 18:8, carried severally, 3

Clause 21, 18:8, stood, 3; carried on division, 18:20

Amdt. (Angus), 18:20, out of order, 6

Clause 22, 18:8, stood, 3; 18:20-1, carried, 7

Amdt. (Wilson), 18:20-1, out of order, 7

Clauses 23 to 30, 18:8, carried severally, 3

Title, 18:21, carried, 7

References

Amendments, Seafarers' International Union proposals, Transport Department position, 14:17-8

Background, consultations, 12:30

Purpose, 14:36, 53

See also Cruise ship industry *passim*; Fishing trawlers; Shipbuilding industry; Ships

See also Orders of Reference; Reports to House—Third

Collective agreements see CP Rail System—Employees; Rail lines—Okanagan subdivision—Short-lines

Collingwood, Ont. see Shipbuilding industry—Rationalization

Combi-jet service see Air transport—Northern—Stephenville

Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ont. (Moshansky report) see Air crashes, accidents; Air transport safety—Transportation; Occupational health and safety—Flight attendants; Transportation safety

Committee

Consultant, David Cuthbertson, hiring, 1:5

Contract, extending, 9:4

Meetings

Joint, with St. Lawrence Seaway Subcommittee, 19:27-8

Teleconference, two-way video connection, feasibility, 56:83

Membership see Orders of Reference

Committee—Cont.

Travel, meetings

Halifax, N.S., 56:5-84

Saint John, N.B., 55:5-98

Vancouver, B.C., 51:5-72

Winnipeg, Man., 52:5-83

Vice-Chairman, Marchi nomination, withdrawal, 1:5

See also Grain transportation and handling system—

Conference; High speed rail—Development—

Government; Marine transportation—Carriers; National

Transportation Act—Reviews; Order in Council

appointments; Procedure and Committee business;

Transportation policy—National Transportation Act;

Transportation Safety Board; Vancouver Port

Corporation—Tour

Committee studies and inquiries

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:10-23; 2:4-28; 3:5-50; 4:4-25; 5:12-29

Airline industry, 24:4-33; 27:4-35

Canadian Coast Guard, mandate, role, 20:5-23

Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, 23:4-26

Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 34:7-11; 36:9-17

Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:6-33; 14:4-73; 15:4-37; 18:8-21

High speed rail, 6:5-53; 7:4-31; 8:4-34; 9:5-76; 10:5-91

In camera meetings, 11:37-9

Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:11-4; 36:7-9

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:5-33; 29:5-25; 30:4-52; 31:4-30; 32:4-48; 33:7-21; 34:5

National Transportation Agency

Annual review, 1991, 26:33-55

Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, 37:4-19

Ports, competitiveness, 16:4-31; 17:4-19; 19:4-28; 20:5-23

Railway rationalization, 25:19-38

Transport Department estimates, 1993-1994, main, 40:4-22

Transportation, current issues, 13:4-40

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, 38:4-32; 39:4-34; 40:4-22; 41:4-49; 42:4-29;

43:4-19; 44:4-34; 45:4-40; 46:4-32; 47:4-37; 48:4-49;

49:4-18; 50:4-42; 51:5-72; 52:5-83; 53:4-58; 54:5-83;

55:5-98; 56:5-84; 57:39-40

Transportation Safety Board Annual Report, 1991, 25:4-18

VIA Rail Canada Inc.

Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, 35:4-23

Corporate plan, 1992-1996, 26:4-33

Common law see Marine insurance

Commonwealth countries see Coasting trade—Foreign ships

Communications Plus see Organizations appearing

Commuter services see High speed rail

Compensatory freight rates see Freight rates

Competition

Definition, Competition Act provisions, 50:33-4
 See also Air fares; Airline industry; Container shipping—United States; Gambling cruise ships—United States; Rail line abandonment—Anti-competitive; Railway industry—Financial difficulties; Shipping conferences; Specialty aviation; Transportation policy; Transportation systems

Competition Act

Administration, enforcement, Director of Investigation and Research mandate, 50:25-6
 Ministers, crown immunity, 50:41-2
 Purpose, 50:25-6

See also Airline industry—Overcapacity; Competition; Freight rates—Compensatory; Mergers, alliances; Predatory pricing; Rail lines—Sharing; Shipping conferences; Shipping Conferences Exemption Act

Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review (Rivard report) see Transportation policy—National

Transportation Act

Competition Tribunal

Investigations, confidentiality, 50:37-8
 See also Air passenger transport—Services; Airline reservation systems—Gemini

Competitive access provisions see Rail lines**Competitive line rates (CLRs)** see Freight rates

Competitiveness see Airline industry; Automobile industry; Canadian National Railways—Survival; Container shipping—Canadian—Inland; Fertilizer industry—Price; Grain elevators and terminals—Eastern; Grain transportation and handling system; Halifax Port; Oilseed processing industry—Exports; Petrochemical industry; Pulp and paper industry; Railway industry; Shipbuilding industry; Specialty aviation; Trucking industry

Computers see Airline reservation systems**Comuzzi, Joe (L—Thunder Bay—Nipigon)**

Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:13-4, 21, 24
 Procedure and Committee business, organization meeting, 1:8
 References, *in camera* meetings, 1:5-6; 21:8

Conair Aviation Ltd.

Corporate structure, divisions, 51:5
 See also Organizations appearing

Conflict of interest see National Energy Board; National Transportation Agency—Chairman; VIA Rail Canada Inc.—Board

Conrail see United States—Railway industry

Constitution see Aeronautics; High speed rail—Rights-of-way; Land use planning; Rail lines—Vancouver Island; Trucking industry—Weights

Construction industry

Quebec, outside contractors, employment restrictions, 55:31

Consumer and Corporate Affairs Department see Organizations appearing

Consumers Association of Canada

Mandate, membership, 6:40
 See also High speed rail *passim*; Organizations appearing; Passenger transportation—Intermodal

Container shipping

Canadian markets, servicing through Canadian ports
 Competitiveness, 56:9-10

Carriers, international co-operation, growth, 43:5

Costs

Rail transportation, percentage, 56:31

United States comparison, 56:33

See also Container shipping—Empty—Inland—Transfers

Delta Port, construction, 53:57

Cost, financing, profitability, 51:60, 69-70

Empty containers, re-positioning costs, 56:18

Great Lakes, feasibility, 56:13

Halifax Port, traffic

Decline, factors, 56:47-8

Shipping Conferences Exemption Act, repeal, impact, 56:8-9

Inland transportation costs, competitiveness

East/west coasts. United States routes, comparison, 56:25

Other countries, comparison, 56:7, 10-1

Modes, routes, shifts, transportation deregulation, impact, 56:26-7

Overcapacity, 56:16-7

Rail transportation

Doublestack trains, fleet, Nova Scotia purchase, 56:30, 54

Height restrictions, 19:24

Rates, United States comparison, 56:12

See also Container shipping—Costs—Transfers

Rates, Shipping Conferences Exemption Act repeal, impact, 56:8-9, 18-20, 27

Roberts Bank terminal, expansion, 51:64-5, 69

Subsidies, New York Port container incentive program, Canadian-bound traffic, 56:30, 38-9

Taxation

Depreciation rates, pro-rating, FTA provisions, conformity, 56:54, 61-2

Tax credits, 56:54

Traffic volumes, recession, impact, 56:30

Transfers from ship to rail, stevedoring costs, 56:12-3

United States ports

Competition, SCEA repeal, impact, 56:22-3, 25-8

Trans-shipments, 56:24

See also Container shipping—Costs—Inland—Subsidies

Vancouver Port

American President Lines, re-routing from Seattle-Tacoma Port, 19:17

Facilities, capabilities, 51:65-6, 69

Shipments to central Canada, 56:11-2

Vessels, construction costs, operating expenses, 56:18

See also Halifax, N.S.; Hamilton Port; Rail lines—Halifax

Container ships see Shipbuilding industry**Containers-on-flat-cars (COFCs)** see Freight rates—Competitive**Continental Airlines** see Air Canada—Alliance networks**Continental Shelf** see Coasting trade—Extension

- Cook, C.A. (Cy)** (Thunder Bay Harbour Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:15-25
- COPOH** *see* Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped
- Corbeil, Hon. Jean** (PC—Anjou—Rivière-des-Prairies; Minister of Transport)
Air crashes, accidents
Increases, 40:20-1
Nationair, 13:36-7
Air transport, Canada-United States Air Treaty negotiations, 40:4-5
Airline industry
Competition, 13:27
International routes, 40:6
Regulatory regime, 13:26
Airport noise abatement regulations, public consultations, 13:8
Airports, management, 13:9
Canadian Airlines International, American Airlines partnership proposal, 40:10
Canadian Coast Guard, expenditure reductions, 13:19
Canadian National Railways, work force, 13:16-7
Champlain Bridge, ownership, 40:20
Dorval International Airport, management, 40:17-9
Drug abuse, Transport Department employees, 13:25
Economy, transportation, 13:5
Freight transportation, multimodal, 13:9-10
Grain transportation and handling system, St. Lawrence Seaway, 40:12
Hamilton Airport, role, 40:15-6
High speed rail
Government policy, 13:4, 10
Studies, 40:19
Jacques-Cartier Bridge, ownership, 40:20
Lester B. Pearson International Airport
Congestion, 13:11-3, 32-5
Expansion, 13:14-5, 31-2; 40:6-8
Terminals 1 and 2, 13:9, 13, 20-2, 28-31, 38-9
Marine spills, emergency response systems, 13:7-8
Marine transportation, cost-recovery, 40:13
Mirabel International Airport, management, 40:17-9
Nationair Canada Inc., operating licence, 40:4, 10
Occupational health and safety, flight attendants, 40:11
Pilotage services, compulsory, 40:13-4
Rail accidents, main-line, 40:21-2
Rail line abandonment
CP Rail System, 40:8-9
Grain-dependent branch lines, 13:38
Rail passenger transportation
Remote areas, 13:15-6
Role, 13:6-7
Rail safety, Canadian National Railways, 40:22
St. Lawrence Seaway System, tolls, 40:12
Transport Department
Estimates, 1993-1994, main, 40:4-22
Mandate, 13:4-5
Transportation, current issues, Committee study, 13:4-40
Transportation deregulation, reviews, 13:6, 19
- Corbeil, Hon. Jean—Cont.**
Transportation industries, taxation, 13:8-9, 17
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 40:4-22
Transportation safety, deregulation, 40:20-1
Transportation systems
Disabled persons, 13:8
Research and development, 13:7
Trucking industry, competitiveness, 13:5
Valleyfield Bridge, 40:13
VIA Rail Canada Inc.
Mandate, 13:19-20
Revenues, 13:10
- Corbett, Bob** (PC—Fundy—Royal) (Chairman)
Air fares, 46:29
Air passenger transport, 56:81
Air transport, 46:29-30
Airline industry, 44:33
Committee study, 24:5, 11, 21-2, 30-2; 27:4
Airline reservation systems, 24:4-5, 11, 21; 27:4
Canadian Coast Guard, mandate, role, Committee study, 20:16-7, 20-1
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:14-5
Chairman, rulings and statements
Bills, amendments
Amending section of original Act, 18:21, not in order
Contradicts earlier decision, 18:17, not in order
Imposes conditions on application of laws under provincial jurisdiction, 33:16, not in order
Introduces new condition, 18:20, not in order
Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:28; 14:10; 18:9-10, 13, 15-7, 20-1
Committee, 56:83
Container shipping, 19:17
Cruise ship industry, 51:70-2
First Air, 46:30-2
Halifax Port, 19:16-7
High speed rail, Committee study, 6:24-5, 39, 52; 7:21-2; 9:76; 10:25, 34-6, 72-3
Lawless, Ronald E., references, 7:31
Marine transportation, 14:50
Merchant marine, 14:10; 56:28
Mill, Bob, references, 9:76
Motor vehicle imports, 33:16-7
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:34, 41, 52; 33:7-8, 12-3, 15-7, 20-1
National Transportation Act, 55:34-5
National Transportation Agency, Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, 33:7
Committee study, 37:4, 15-7, 19
New Brunswick, 25:36
North American Free Trade Agreement, 55:34
Northern and remote communities, 20:19-20
Order in Council appointments, 35:4-5
Ports, 25:34-5; 55:21
Competitiveness, Committee study, 19:10-1, 16-8, 25-8; 20:15-22
Procedure and Committee business
Bills
Clauses, 33:7-8

Corbett, Bob—Cont.

Procedure and Committee business—*Cont.*

Bills—*Cont.*

Reprint, 33:20

Bills, amendments, 3:50; 4:24; 18:10

Non-members moving, 33:18-9

Renumbering, 36:15

Submissions, 31:29

Briefing session, 24:3

Budget, draft, M. (Atkinson), 1:24

Business meetings, 1:23-5; 21:8; 24:3; 25:3; 53:3

Hospitality, working lunch, M. (Richardson), 1:25

Minister, appearance, 4:25

Order in Council appointment, M. (Angus), 37:17, 19

Organization meeting, 1:8-10

Proceedings, broadcasting, 41:24

Room, 25:6-7

Size, 45:4-5; 47:22

Staff, M. (Keyes), 19:28

Sub judice convention, 24:4-5, 11, 21; 27:4

Travel, budget, M. (Marchi), 1:24

Vice-Chairman (opposition), election

M. (Keyes), 1:8-9

M. (Blenkarn), 1:9-10

Votes in House, members pairing, 26:29

Rail freight transportation, 55:84-5

Rail line abandonment, 47:36; 55:22; 56:63-4

Rail lines, 47:36; 55:48

Rail passenger transportation, 6:24-5; 7:22; 10:36, 72-3;

26:18-21; 35:14; 45:40

Railway industry, 19:18; 55:47

Railway rationalization, Committee study, 25:34-6, 38

References

Election as Chairman, 1:8

In camera meetings, 1:4-6; 11:37-9; 12:4; 21:8; 24:3; 25:3; 33:3; 53:3; 57:39-40

Rivard, Gilles, references, 33:7; 37:4

Saint John Port, 55:23, 47

Saint John Port Corporation, 55:22

Scallop fishery, 56:81-2

Search and rescue, 20:17-9

Specialty aviation, 51:15

Stephenville, Nfld. airport, 56:81

Telecommunications, 20:17

Transportation, current issues, 13:4

Transportation policy, NTA Review Commission report,

Competition in Transportation: Policy and Legislation

in Review, Committee study, 44:33; 45:36, 39-40;

46:29-32; 47:36; 51:15, 71-2; 52:49; 55:5, 21-3, 34-5,

47-8, 65-6, 83-5, 97; 56:28, 63-4, 70-1, 81-3

Transportation systems, 52:29, 97-8

Trucking industry, 55:48, 65-6

VIA Rail Canada Inc.

Board of Directors, Chairman, Order in Council

appointment, Marc LeFrançois, 33:7

Committee study, 35:4-5, 14-5, 19

Corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:18-21

Côté, Antoine (Transport Department)

Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:58-60, 64-9

Côté, Louis-Phillipe (Legislative Counsel Office)

Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:15

Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport

Funding, government sources, 3:17

Membership, 3:16

See also Lester B. Pearson International Airport—Expansion; Organizations appearing

Council of Forest Industries *see* Shipping Conferences

Exemption Act

Courtemanche, Edgar E. (Amtrak)

High speed rail, Committee study, 10:25-36

Courtemanche, Gilles (Imperial Oil Limited)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:7-14

Cowell, Geoffrey R. (Canadian Industrial Transportation League)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 48:9-13, 15-6

CP Rail System

Angus Shops, Montreal, closure, 42:27

Employees

Age, average, 42:28

Collective agreement, imposition by Parliament, 42:28-9

Job losses, 42:23

Productivity, United States levels, comparison, 42:18-22

Separations, buy-outs, severance packages, cost, 42:18-9, 21-3, 27

Financial position, annual losses, 42:23

Traffic, north-south, percentage, 42:26

United States

Trackage, 42:26

See also CP Rail System—Employees

See also Canada Maritime Agencies Ltd.; Coal—Shipments;

Freight rates—Competitive—Western; Grain

transportation and handling system—Short-line; High

speed rail—Ownership—Studies; National

Transportation Agency—Mandate; New Brunswick;

Organizations appearing; Ports—Container traffic; Rail

accidents—Derailments—Smiths Falls; Rail freight

transportation—Atlantic provinces—Quebec City; Rail

line abandonment; Rail lines—Sharing; Rail passenger

transportation; Railway industry—Foreign ownership—

Taxation; Railway rationalization—Alliances—Atlantic

provinces—Merger; Transportation policy—National

Transportation Act

Creery, John (Northwest Cruiseship Association)

Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:6-16

Crewe and Marks Barristers and Solicitors *see* Organizations appearing**Crichton, John** (First Air)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 46:4-32

Crosby, Howard E. (PC—Halifax West) (Acting Chairman)

Air freight transport, 56:78-9

Air passenger transport, 56:80

Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada), 56:28

Crosby, Howard E.—Cont.

Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA), 56:15-6

Canadian Airlines International, 55:82-3

Construction industry, 55:31

Container shipping, 56:16-8, 27-8

Halifax Port, 56:44

Highways and roads, 55:45-6

Port of Halifax Gateway Council, 56:44

Ports, 55:18-21; 56:17-8, 44-5

Rail line abandonment, 55:47

Rail lines, 55:46, 63, 82, 96

Railway rationalization, 55:45-6, 81-2

References

Acting Chairman, taking Chair, 56:44

See also Shipping Conferences Exemption Act—References

Regional development, 55:31, 44, 80-1, 97; 56:80

Shipping Conferences Exemption Act, 56:15

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:18-21, 31-4, 44-7, 62-5, 80-3, 94-7; 56:15-8, 27-8, 44-5, 78-80, 82

Transportation systems, 55:83, 94-6

Trucking industry, 55:62-4

Crow benefit *see* Western Grain Transportation Act—Subsidies

Crowe, M.A. *see* National Energy Board—References

Crown *see* Rail lines—Branch lines

Crown corporations *see* High speed rail—Ownership; Rail lines—Ownership

Crown immunity *see* Competition Act—Ministers

Cruise ship industry

Alaskan routes

Canadian companies, role, 12:12-3

Origin, United States, 12:6

Coasting trade, inland waters, Bill C-33 definition, St. Lambert Lock division line, 12:18-20; 14:22, 27, 30-1, 52-6, 63

Extension to Anticosti Line, impact, 14:57-60; 18:12

Old Port of Montreal, inclusion, 14:61

Ferries, transborder services, coasting trade regulations, applicability, 14:62

Foreign ships, coasting trade

Non-Canadian crews, 14:19-21

Soviet Union, *Pushkin*, 14:22

United States, inland waters, competitiveness, 14:28-9

Voyages under 24 hours duration, Bill C-33 restrictions, proposal, 12:11, 18, 25-6, 31-3, 61-2

See also Cruise ship industry—Great Lakes

Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, coasting trade

Foreign ships, restrictions, 14:60-1

Welland Canal capacity, impact, 12:15-6, 61

In-transit calls, sightseeing, technical stops, Bill C-33 provisions, 12:9-10, 15; 14:21-2, 60; 18:11

Disembark, re-embark, definitions, 14:26-7, 30-1

Pocket cruisers, United States, Canadian operations, 100-passenger break point, Bill C-33 provisions, impact, 12:26-7, 31

Ships, construction, international locales, 12:14

Cruise ship industry—Cont.

St. Lawrence Cruise Lines

United States vessel, *Victorian Empress*, reflagging, 14:29-30

VIA Rail Canada Inc., relationship, 14:31

Terminals, Vancouver Port Corporation facilities, 51:70-1

Ballantyne Pier reconstruction, 51:71-2

Traffic, growth, 12:7

West coast, illegal charter boats, certification, home-trade IV licences, 12:21

See also Economy; Gambling cruise ships

Culham, Tom (Western Canadian Shippers' Coalition)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:16-28

CUPE *see* Canadian Union of Public Employees

Currie, Gavin (National Transportation Agency)

National Transportation Agency annual review, 1991, Committee study, 26:34-5, 50-1, 54-5

Customs Act *see* Coasting trade—Definition

Cuthbertson, David (Committee Consultant)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:44, 50

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:29

References

In camera meetings, 22:25-7; 24:3; 33:3; 57:39-40

See also Committee—Consultants

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:39

CWRA *see* Canada Westbound Rate Agreement

D'Aubin, April (Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:35-8

de Belleval, Denis (Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors)

High speed rail, Committee study, 10:44, 48-9, 51, 57-64

De-icing *see* Aircraft—Ice

DeBiasio, Dave (Canadian Fertilizer Institute)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 49:5-11, 14-8

Defunct National Transportation Act Review Commission *see* Organizations appearing

Delta Airlines *see* Air transport—Canada

Delta Port *see* Container shipping

Derailments *see* Rail accidents

Deregulation *see* Transportation deregulation

Desjardins-Chase, Micheline (Transport Department)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:5-6, 20-1, 25-6; 32:30-3, 45-6; 33:12, 14

- Desrochers, Léo** (Air Canada)
High speed rail, Committee study, 6:5-17, 19-24
- Director of Investigation and Research** *see* Competition Act
- Disabled persons**
Population, increase, 52:27
See also Transportation systems
- Doherty, John** (Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:5-23
- Dollar, exchange rate** *see* Motor vehicle imports
- Doré, Mayor Jean** (Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors)
High speed rail, Committee study, 10:37-40, 43-58, 60-1, 63-7
- Dorval International Airport**
See also Rail passenger transportation
Management, transfer to local authority, 40:17-9
- Doublestack trains** *see* Container shipping—Rail; Ports—Container; Railway industry—Rolling stock
- Doyle, Kevin** (Western Canadian Shippers' Coalition)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:19-20, 23, 25
- Dredging** *see* New York Port
- Drug abuse**
Transport Department employees, assistance program, 13:25
VIA Rail Canada Inc. employees, random testing, 26:26
- Dryden Commission Implementation Project** *see* Air transport safety—Deregulation
- Dryden, Ont.** *see* Air crashes, accidents; Air Ontario; Air transport—Northwestern
- Dubois, Emile J.** (LUSCAR Ltd.)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 53:29-39, 42
- Duluth, MI** *see* Ferries
- Dundas, Ont.** *see* Rail passenger transportation—Hamilton
- Duty remission program** *see* Ships—Imports
- Earl, Paul** (United Grain Growers)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:78-82
- East coast** *see* Container shipping—Inland
- Eastern provinces** *see* Grain elevators and terminals; Grain transportation and handling system—Short-line; Pulp and paper shipments—Shipments; Railway rationalization
- Economic development** *see* New Brunswick
- Economic statement** (Dec. 2/92) *see* Rail passenger transportation—VIA Rail
- Economy**
Cruise ship industry, spin-offs, 12:28
Western provinces, 12:7-8
- Economy—Cont.**
High speed rail project, impact, 9:29-30; 10:8
Ports, contribution, role, 16:11, 14, 16-7
Strength, airline industry, viability, relationship, 48:17
Transportation, contribution, 13:5
See also Saint John, N.B.; Saskatchewan
- Edgar, J.R.** (Canadian Pulp and Paper Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:27-9
- Edie, Ken** (Manitoba Pool Elevators)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:7-8, 10-1, 13, 15
- Edmonton, Alta.** *see* Calgary-Edmonton corridor
- Edmunston, N.B.** *see* Highways and roads—Interprovincial
- Elliott, Andrew** (Canadian Fertilizer Institute)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 49:4-17
- Elliott, Wade** (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 56:46-63
- Employment** *see* Airline industry; Coasting trade; Construction industry; Ports; Railway industry; Shipbuilding industry; Transportation systems; Trucking industry
- Employment and Immigration Department** *see* Shipbuilding industry—Work force
- Energy consumption**
High speed rail, efficiency, 8:13; 10:8
Air transport, comparison, 9:72; 10:61
- Energy, Mines and Resources Minister** *see* Oil and gas industry
- Engineers** *see* Canadian National Railways—Work force
- Environment**
High speed rail impact, 10:7, 11, 17-8
Air transport, comparison, 9:72
Assessment process, 10:71, 76-7
Rights-of-way, 6:50-1
Sound barriers, 7:21
Transportation systems, impact
Grain transportation, 52:82
Modal shift study, 41:8-9, 14-5; 52:17
National Transportation Act jurisdiction, 55:70-1
Rail freight transportation, 19:9-10
Rail passenger transportation, 35:18
Trucking industry, impact, 54:38
See also Alternate fuel vehicles; Transportation policy
- Environment Department** *see* Motor vehicle emissions—Control—Standards
- Environmental assessments** *see* Lester B. Pearson International Airport—Expansion; Transportation systems—Modal

- Environmental technologies**
 Automobile industry, 32:19
 Export opportunities, 32:9-10
 Development, environmental regulations, stringency, relationship, Porter study, 32:9
- EPA** *see* United States Environmental Protection Agency
- Erlichman, Louis** (International Association of Machinists and Aerospace Workers)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:9, 11-22
- Erratum** *see* Procedure and Committee business
- Etoibicoke Federation of Residents and Ratepayers Association**
 Chairman, Lopez, mandate, 4:11-2
See also Organizations appearing
- Europe**
 Flag carriers, survival, open skies negotiations, impact, 24:29-30
See also Air transport—Traffic; Airline industry—Competition; High speed rail—Utilization; Passenger transportation—Intermodal; Rail lines—Ownership
- Evans, Keith** (Transport Department)
 Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 33:18
- Evans, R.R. (Bob)** (Transport 2000)
 High speed rail, Committee study, 8:17-23, 26-31, 33-4
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 44:21-30, 32, 34
- Everson, Warren** (Defunct National Transportation Act Review Commission)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 39:8-9, 13-4, 17-20, 22, 26, 28-30, 33-4
- Expropriation** *see* Land use planning—Airports
- Eyton, Rhys** (Canadian Airlines International Ltd.)
 Airline industry, Committee study, 27:4-18, 20-35
- Farm organizations** *see* Western Grain Transportation Act—Reform
- Federal Court of Appeal** *see* National Energy Board
- Federal-municipal relations** *see* Land use planning
- Federal-provincial relations** *see* Freight rates—Competitive line rates; Interprovincial trade; Land use planning—Airports; Marine insurance—Contracts; Motor vehicle emissions—Control; Motor vehicles—Technical standards; Rail lines—Competitive access—Short-lines; Rail safety—Short-lines; Railway industry—Legislation; Transportation policy; Trucking industry—Safety
- Federation of Canadian Municipalities**
 Membership, 4:17; 10:68
See also Airline industry—Cabotage; High speed rail—Financing; Land use planning—Airports; Lester B. Pearson International Airport—Expansion; Organizations appearing; Rail passenger transportation—Improvements
- Ferries**
 Construction, B.C. Ferry Corporation contract, consortium, 15:12
 Thunder Bay-Duluth, Incan Superior railcar service, termination, 41:15
See also Cruise ship industry
- Fertilizer industry**
 Exports, markets, competitors
 Nitrogen fertilizers, 49:14
 Potash, 49:13, 17
 Price, transportation costs, percentage, competitiveness, 49:14-5
 Sales, annual value, 49:4
 Transportation
 Modal shifts, National Transportation Act impact, 49:9-10
 Transshipments through United States, cost-savings, 49:15, 17; 51:62-3
- Ficek, Rod** (Brandon, Man.)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:40-50
- Finland** *see* Coasting trade—Waivers
- First Air**
 Employees
 Inuit, percentage, 46:31-2
 Training programs, 46:31
 Fleet, replacement, 46:18
 Ownership, Makivik Corporation, 46:4, 31
 Profitability, 46:30-1
See also Air transport—Northern; Organizations appearing
- Fisher Branch line** *see* Rail line abandonment
- Fisher, Sydney** (Legal Counsel)
 References, *in camera* meeting, 24:3
- Fishing trawlers**
 Imports, Bill C-33 tariffs, exemption, 15:23-4, 26-7, 36-7
- Fitness tests** *see* Trucking industry—Safety
- Five-pack cars** *see* Railway industry—Rolling stock
- Flicker, David** (CP Rail System)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 42:16-7, 20-2, 28
- Flight attendants** *see* Occupational health and safety
- Flohr, Bruce** (Railtech Ltd.)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 47:20-36
- Fontana, Joe** (L—London East)
 Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 5:21, 26-7
 Airport noise abatement regulations, 5:21
- Foran, James E.** (LUSCAR Ltd.)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 53:39-43

- Foreign ownership/investment** *see* Airline industry; Canadian Airlines International; Railway industry; Specialty aviation; Transportation industries; Transportation systems
- Foy, Wayne** (Aircraft Operations Group Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 53:16-39
- France** *see* Air transport—Traffic
- Franché, Pierre A.H.** (Association of Consulting Engineers of Canada)
High speed rail, Committee study, 9:7-12, 14-8, 21
- Francis, Terry** (Canadian Airlines International Ltd.)
Airline industry, Committee study, 27:16-7, 19, 21-4, 26-7, 30, 35
- Fraser Valley-Vancouver corridor** *see* High speed rail
- Free trade** *see* Canada-United States Free Trade Agreement; North American Free Trade Agreement
- Freedom to Move: A Framework for Transportation Reform** *see* Transportation deregulation—Government policy
- Freight forwarding industry**
Canadian National Railways, privatization, impact, 54:55
Description, role, 54:51-2, 54
Non-vessel operating common carriers, role, 54:52
See also Shipping Conferences Exemption Act
Transportation deregulation, impact, 54:55
See also Transportation systems—Competitiveness—Intermodal
- Freight rates**
Compensatory, abolition, 47:6; 55:31, 44; 56:26, 32
Canada Grains Council position, 52:63-4
Canada Transpacific Stabilization Agreement position, 56:14
Canadian National Railways position, 38:11-2
Canadian Oilseed Processors Association position, 52:53
Canadian Shipowners Association position, 41:12-3
Canadian Trucking Association position, 44:14
Competition Act provisions, 50:26-7, 34-6; 52:22
Halifax-Dartmouth Port Development Commission position, 56:51-2, 62-3
Halifax Port Corporation position, 56:32, 40-1
Railway Association of Canada position, 53:14
Saint John, N.B. position, 55:78
Saint John Port Corporation position, 55:18
Thunder Bay Harbour Commission position, 52:16
VIA Rail Canada Inc. position, 45:24
See also Grain transportation and handling system—Railways; St. Lawrence Seaway System—Viability
Competitive line rates, 47:5; 49:7-8; 51:48; 56:51
Atlantic Provinces Transportation Commission position, 55:92
Calculation, simplification, 51:18, 21, 24
Canadian National Railways position, 38:16-7
CP Rail System position, 42:10
Criteria, subjectivity, 52:53; 54:23
Destination/origin point, federal-provincial railway interchange, 52:54
Extension beyond one year, conditions, 52:54
- Freight rates—Cont.**
Competitive line rates—*Cont.*
Foreign carriers, 51:23-4
Intramodal, 49:17
Manitoba Pool Elevators position, 52:14-5
Pulp and paper industry position, 54:31
Reconsignment points, 52:53
Restrictions, COFC/TOFC traffic, 56:32
United States routings, restrictions, 38:24; 52:53, 55-6; 56:32, 51
See also Petrochemical industry
Final-offer arbitration, 47:5; 51:19, 25
Canadian National Railways position, 38:18-9
Commercial reasonableness requirement, subjectivity, 52:54-5; 53:30-2; 54:23; 55:92
Public interest investigation, 53:40-3
Railway Association of Canada position, 53:12-3
Summary process, LUSCAR Ltd. proposal, 53:39-43
Interswitching rights, restrictions, impact, 49:18
Regulations, exemption, United States Staggers Act model, 38:20
Subsidies
Atlantic Region Freight Assistance Act/Maritime Freight Rates Act, reductions, 55:17, 37-8, 41, 87-8, 90; 56:59-60
See also Freight rates—Western Grain Transportation Act
Western Grain Transportation Act subsidies, "crow rate", method of payment, 23:11; 52:5-6
Canadian Oilseed Processors Association position, 52:51-2, 54, 59
Central Western Railway position, 51:38-9
CP Rail System position, 25:27
Cut, distribution, 26:51; 52:8
Manitoba Pool Elevators position, 52:13
Saskatchewan position, 54:8
United Grain Growers position, 52:74, 79-81
See also Coal—Price—Shipments; Container shipping; Grain transportation and handling system; Marine transportation—*Marine Atlantic*; Oilseed processing industry; Shipping conferences
- Freight transportation**
Multimodal (intermodal)
Canadian National Railways traffic, revenues, 38:15-6, 26
Implementation, difficulties, United States comparison, plan 2-1/2, 44:19; 55:60-1
New Brunswick, truck-rail programs, Canadian National Railways operations, 55:43-4
Specialty truck trains, feasibility, 55:61-2
Strategy, development, transportation policy objective, 13:9-10; 56:34, 50
Policy, need, 55:21
See also Transportation deregulation
See also Air freight transport; Rail freight transportation
- Frequent flyer programs** *see* Airline industry
- Fretz, Girve** (PC—Erie)
References, *in camera* meetings, 22:25-6
- Friends of the Earth**
Mandate, membership, funding, 32:4-5
See also Organizations appearing
- FTA** *see* Canada-United States Free Trade Agreement

- Fuel efficiency** *see* Aircraft; Alternate fuel vehicles; Motor vehicles
- Fuel taxes** *see* Railway industry—Taxation; Transportation industries—Taxation
- Fuels** *see* Alternate fuel vehicles; Automotive fuels; Natural gas; Propane
- Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, The** *see* Reports to House—Fourth
- F.W. Myers & Co. Inc.** *see* Organizations appearing
- Galloway, Woody** (Canadian Oilseed Processors Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:56
- Gambling cruise ships**
British Columbia, 12:30-2
Quebec, 12:32
Regulation, jurisdiction, 12:31-2; 14:67-9
United States
Offshore, 12-mile rule, 12:31
Operation in Canadian markets, unfair competition, 12:17, 21-4, 27-8
- Gatineau Valley corridor** *see* Rail line abandonment—Rights-of-way
- GATT** *see* General Agreement on Tariffs and Trade
- Gauthier, Marc** (Transport Department)
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:12
Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:67-8
- Gauthier report** *see* Pilotage services
- GEC Alsthom** *see* High speed rail—Technological developments
- Gemini Group Automated Distribution Systems Inc.** *see* Airline reservation systems
- General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)** *see* Oilseed processing industry—Exports; Shipbuilding industry—Government assistance
- Gillespie, Christopher** (Canadian International Freight Forwarders Association, Inc.)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:55-6
- Global Award** *see* Tourism
- GO Transit** *see* Railway rationalization—Eastern network
- Goderich-Stratford line** *see* Rail lines—Short-lines
- Goldberg, Howard P.** (Air Transport Association of Canada)
High speed rail, Committee study, 10:83-91
- Government departments** *see* Accidents, incidents, occurrences; Canadian Coast Guard—Services; Organizations appearing; Rail lines—Regional
- Governor in Council** *see* Coasting trade—Definition—Licences
- Gow, Harry** (Transport 2000)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 44:25, 27-33
- Grade separations** *see* Rail lines—Level crossings
- Grain-dependent branch lines** *see* Grain transportation and handling—Railways; Rail line abandonment; Rail lines—Short-lines; Railway rationalization—Branch lines
- Grain elevators and terminals**
Eastern provinces
Competitiveness, at-and-east freight rate subsidy, elimination, impact, 39:12; 55:17; 56:34-5, 39-40, 52
Future role, Churchill, Port Colborne, Prescott, study, 16:26-7
Roberts Bank, direct hit terminal, expansion, 51:65-6
System, consolidation, railway rationalization, impact, 52:5, 9
Taxation, Halifax Port elevator, depreciation allowance, adjustments, 56:42-3
- Grain transportation and handling system**
Canada Ports Corporation system, role, 16:12
Churchill Port, role, viability, 16:10, 14, 22-3; 19:16, 23; 52:41-2
Competitiveness, 48:16
Western Grain Transportation Act, impact, 52:61, 74-5
Conference, Winnipeg, Committee members, researchers attending, expenses, reimbursement, 1:6
Deregulation, WGTA regulatory framework, transfer to National Transportation Act, United Grain Growers position, *Vision 2000*, 52:72, 79-80
Freight rates
Averaging, inefficiencies, 52:76-7
Trucking costs, comparison, 52:67-8; 54:9-11, 26
Labour disputes, disruptions, impact, 16:23-5
Manitoba Pool Elevators, volumes, 52:7
Ocean carriers, rates, 41:21
Railways
Car allocation system, inefficiencies, 52:82-3
Freight rates, non-compensatory, Canadian Shipowners Association/Thunder Bay Harbour Commission allegations, inquiry, 41:6-7; 52:18-9, 63-4; 56:62
Grain-dependent branch lines, allocation process, 52:21
Percentage of product moved, 52:60
See also Grain transportation and handling system—Short-line railways
Sept-Îles Port, role, 16:9
Shipments, seasonality, Canadian ships, availability, 14:14, 18
Short-line railways
Eastern provinces, feasibility, 25:29-30
Operating costs, 25:30-1
Prairie branch lines, independent operation, feasibility, 23:11-2; 41:28-9, 36-7; 47:28
CP Rail System position, 25:29
Profitability, 51:35-6
St. Lawrence Seaway System, WGTA, crow benefit, method of payment, impact, directional bias, 26:52; 40:11-2; 41:7-8, 11, 13, 16-7, 19-21; 44:29; 51:56; 52:7-9, 18, 66-7; 54:17-9; 56:59
United Grain Growers
Network, rationalization, 52:75
See also Grain transportation and handling system—Deregulation
See also Environment—Transportation systems; Rail line abandonment

- Gralewicz, Roman** (Seafarers' International Union of Canada)
Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:4-5, 12-6, 18, 20-1, 23-4
- Grand Trunk Corporation**
Canadian National Railways holding company, sale,
Canadian Railway Labour Association proposal, 41:27,
32-3, 46
- Gratwick, John** (Defunct National Transportation Act Review Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 39:4-8, 10-3, 15-23, 25-8,
31-2, 34
- Gravelle, André** (VIA Rail Canada Inc.)
High speed rail, Committee study, 7:13, 20-1
- Graydon Motors - DBR Credit Corporation** *see* Organizations appearing
- Great Canadian Rail Tours** *see* Rail passenger transportation—Private
- Great Lakes**
Water levels, 17:16
See also Container shipping; Cruise ship industry; Marine insurance—Contracts; Marine transportation; Shipbuilding industry
- Great Lakes Pilotage Authority** *see* Pilotage services
- Greenhouse gas emissions**
Chlorofluorocarbons, elimination, replacement with HFCs, impact, 32:17
Reduction, transportation sector contribution, 30:42-3
See also Motor vehicle emissions
- Greyhound Bus Company** *see* Passenger transportation—Intermodal
- Gribbons, Tom** (Saint John Board of Trade)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 55:23-35
- Guelph, Ont.** *see* Aircraft—Ice
- Gustafson, Leonard** (PC—Souris—Moose Mountain;
Parliamentary Secretary to Prime Minister from May 8,
1991 to May 26, 1993; resigned May 26, 1993)
References, *in camera* meetings, 22:25-6
- Gutierrez, Ken** (Novacor Chemicals Ltd.)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 51:39-48
- Hagen, Barry** (Western Canadian Shippers' Coalition; Canadian Pulp and Paper Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 51:20; 54:28-9
- Hague Rules** *see* United States—Marine transportation
- Hague-Visby Rules** *see* Marine transportation—Carriers
- Halechko, Don** (Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 52:26
- Halifax-Dartmouth Port Development Commission**
Mandate, 56:46
See also Freight rates—Compensatory; Organizations appearing; Transportation systems—User fees
- Halifax International Airport**
Marketing strategies, development, Halifax International Airport Gateway Marketing Program role, 56:48
- Halifax International Airport Gateway Marketing Program** *see* Halifax International Airport
- Halifax, N.S.**
Economy, container shipping, impact, 56:29
See also Committee—Travel; Ports—Competitiveness; Rail lines
- Halifax Port**
Competitiveness, impediments
Halifax Port Corporation representations, government response, 56:40
St. Lawrence Seaway System, ice-breaking, Canadian Coast Guard services, subsidies, impact, 56:57-9
Taxation, 56:59
Electronic data interchange system, 56:31
Establishment, mandate, 56:29
Services, quality, enhancement, stakeholders committee establishment, 56:31
Traffic volumes, 56:29
Fluctuations, international factors, 16:7-8, 12, 29-30;
19:7-8, 20-2
Increase, 56:31
Viability
Rail services, efficiency, importance, 56:44-5
Strategic location, great circle route, 19:16-7
Volumes, TEUs, New York Port comparison, 19:7
See also Container shipping; Grain elevators and terminals—Taxation; Port of Halifax Gateway Council; Regional development—Atlantic provinces
- Halifax Port Corporation** *see* Freight rates—Compensatory; Halifax Port—Competitiveness; Organizations appearing
- Halifax-St. John corridor** *see* High speed rail
- Hall, T. Norman** (Canadian Shipowners Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 41:4-24
- Hallé, Gilles** (Canadian Railway Labour Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review, Committee study, 41:43-4
- Hamburg Rules** *see* Marine transportation—Carriers

Hamilton Airport

Role, alternate to Lester B. Pearson International Airport, designation, possibility, 4:14-5; 10:88; 13:23-4; 39:5; 40:15-6

See also Passenger transportation—Light rapid

Hamilton, Ont. see Rail passenger transportation**Hamilton Port**

Cargo traffic, niche markets, 16:20
Container traffic, feasibility, 16:20-1
Structure, rationalization, 52:24

Handi-vans see Public transit—Disabled**Handicapped persons see Disabled persons****Hannah, Jo-Ann** (National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW - Canada))

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:44

Harbour commissions

Activities, overview, 17:8-9
Administration, structure, 53:45
Autonomy, financial freedom, 39:27; 53:53-4

Harbours, wharves and breakwaters

Administration, Transport Department jurisdiction, 53:45

Harris, Hollis (Air Canada)

Airline industry, Committee study, 24:5-33

Hart, Howard (Canadian Pulp and Paper Association)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:20-9, 31-2

Hart-Stephens, Ruth (National Auto Auction Association)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:20-9

Hawley, Brendan (Canadian Petroleum Products Institute)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:4, 14

Health see Occupational health and safety**HFCs see Hydrofluorocarbons****Hicks, Bob** (PC—Scarborough East)

Aeronautics Act (amdt.) (Bill C-5), 2:14-5, 24-5
Aircraft, 2:25
Land use planning, 2:14-5
References, *in camera* meeting, 22:27

High-cost Branch Line Study see Highways and roads—Damage**High speed rail**

Calgary-Edmonton corridor, feasibility, 9:24, 29; 10:78
Committee examination, scheduling, 1:6
Committee study, 6:5-53; 7:4-31; 8:4-34; 9:5-76; 10:5-91
In camera meetings, 11:37-9
See also Reports to House—Second
Commuter services, VIA Rail Canada Inc. role, possibility, 35:9, 18

Cost

Bombardier Inc. TGV/ABB X-2000 Sprintor systems, comparison, 9:31-3, 40-1, 47-8, 57, 69
Cost-benefit analysis, 8:24; 10:72

High speed rail—Cont.**Cost—Cont.**

VIA Rail Canada Inc. study, 10:62

Definition, 8:18; 10:5-7**Demand, ridership, 10:86, 89-90**

High Speed Rail Association position, 10:14-6, 22-3

Induced, 10:10-1, 22-3, 45

Population base, projections, 8:5, 12-4; 9:38-9, 45, 56-7, 66-7; 10:66-7, 90

Senior citizens, 10:23-4

Studies, 10:39

Development

Government role, policy, 10:14, 39-40, 83-5

Incremental, 8:34; 10:77-8

Market-oriented, Transport 2000 position, 8:18-9

Other countries, 8:27-8

Process, Committee role, 10:74-5

Fares, 6:51-2; 8:32-3

Air fares, comparison, 7:18; 9:46-7; 10:35

Financing, government expenditures, 6:26; 7:12-3, 16, 21-2; 8:5-7, 11-2, 19-21; 9:5-8, 28-30, 70-2; 10:32-3, 40, 44-5, 85

Consumers Association of Canada role, 6:47, 52

Federation of Canadian Municipalities position, 10:70

Municipalities, financial involvement, 10:43-4, 78

Ontario-Quebec Rapid Train Task Force study, 9:40-1

Public support, 10:63-6, 74

Fraser Valley-Vancouver corridor, feasibility, 10:78; 35:9

Government policy, development, Committee report, role, 13:4, 10

Halifax-St. John corridor, feasibility, 10:78

Implementation, timetable, 9:35, 63-4

Intermodal connections, 10:12, 46-7

Air transport links, 8:20

See also Automobile transportation

North American corridors, identification, 9:30, 64

Operating costs

Recovery, 10:84-7

Risks, private sector assuming, 9:50, 65

Self-financing, 10:59

Ownership, operation, public/private mix, 7:6; 9:50-1; 10:9

Asea Brown Boveri Inc. position, 9:62

Asset transfers, 9:16-7

Bombardier Inc. position, 9:34

Canadian National Railways position, 23:16-7

Consumers Association of Canada position, 6:52-3

CP Rail System role, 6:25

Crown corporations, Swedish model, 6:29; 7:29-31; 8:27; 9:21; 10:78-9; 25:33-4

United States, Amtrak, comparison, 10:19-20, 31-2

VIA Rail Canada Inc. role, 7:7; 10:45, 71; 26:15

Passenger comfort, 6:22, 49

Publications, *Speedlines*, *Supertrains*, 10:5-6

Quebec City-Windsor corridor

Consumers Association of Canada position, 6:45

Extension, possibility, 6:16-7, 21-2, 30-1, 35-6; 7:13-4

Feasibility, Transport 2000 position, 8:28-9

Level crossings, upgrading, cost, 7:27; 9:57-8

Montreal-Ottawa-Toronto triangle, preliminary section, 9:45

Montreal-Quebec City section, north/south shore, 9:39-40

High speed rail—Cont.

Quebec City-Windsor corridor—*Cont.*

VIA Rail Canada Inc. position, 26:9

Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors position, 10:41-3

Regions, feeder service lines, 6:51; 8:23, 29

Regular passenger service, relationship, feeder services, 10:10

Regulation, statutory framework, 7:19-20; 10:9

Rights-of-way

Acquisition, property rights, constitutional entrenchment, impact, 7:29, 31

Corridor protection, government role, 8:6; 9:20

Existing, capabilities, 6:28-9; 8:25-6

Municipalities, urban areas, opposition, 10:45, 50-1

Rural areas, 7:6

Quebec, UPA opposition, 10:55-6

See also Environment

Rolling stock, construction

Asea Brown Boveri Inc. capacity, Canadian facilities, 9:61-2

Bombardier Inc. capacity, 9:36-7

Existing facilities, capacity, 10:48-50

Routes, 7:28-9

Sections, Association of Consulting Engineers of Canada studies, 9:13-6

Short/medium distance, 7:5-6

Safety, 8:13

Design standards, 9:6

Japan, Shinkansen train, record, 10:7

Level crossings, mechanical barriers, signalling systems, automatic train stop, 6:36-7

Service, express, local, 8:33-4

Socio-economic benefits, 6:19; 10:7-8, 10, 61

Studies, 9:6, 65-6

Air Canada-CP Rail System marketing study, 6:6-9, 14, 23-4, 26-7, 38-9; 10:52, 87; 25:33

Federal-Ontario-Quebec feasibility study, 7:4-5, 9, 14-5; 8:5; 10:52-3, 69, 72; 40:19

Ontario-Quebec Rapid Train Task Force, 8:4-5; 10:69

Technological developments, 7:5-6, 8-10

ABB X-2000 Sprintor tilt train, 6:33-4; 9:53-6, 60, 62-3, 70-1; 10:13, 28, 33-4, 53; 26:15-6, 24-5; 45:34-5

Adaptation to climate, 6:34-5; 7:20-1; 9:10; 26:25

Export benefits, 6:12-3; 10:38-9, 61

Japan, Shinkansen train, 10:13

Magnetic levitation, 6:37-8; 9:44; 10:13-4, 18-9, 21

Selection, process, 10:48-9

Spin-offs, regional distribution, 10:54-5, 60-1

TGV system

Bombardier Inc. licence, North American mandate,

GEC Alsthom agreement, 9:27-9, 49-50; 10:13

Texas, acquisition, 10:38-9

United States, compatibility, 9:21-4, 44; 10:18, 30

See also High speed rail—Travel time

Terminals, Ottawa, studies, 10:41

Track systems, dedicated/shared, 6:27-8, 32-3; 7:10, 19; 9:8-9; 10:16-7; 19:14

Asea Brown Boveri Inc. position, 9:58-60, 67-70

Bombardier Inc. position, 9:42-4

Canadian National Railways position, 7:23-4, 27-8

High speed rail—Cont.

Track systems, dedicated/shared—*Cont.*

United States, Amtrak northeast corridor, comparison, 10:28-9

Traffic patterns, 9:6

Transborder systems, Canada-United States links, 6:12; 9:22; 10:31

Travel time, speed, 6:33, 35; 7:10-1; 8:15-7; 9:8-9, 22-3, 54; 10:8, 24, 28-9

Air transport, comparison, 8:24, 29-30; 26:16-8

Improvements, ridership, incremental increases, relationship, 10:34-6

Ontario-Quebec Rapid Train Task Force recommendation, 9:28, 31-3, 58

Technologies, comparisons, 8:7-9, 21-3

Utilization, incentives, 7:16

Consumers Association of Canada position, 6:49

Europe, comparison, 8:7

Vancouver-Seattle corridor, feasibility, 9:29

See also Air pollution; Air transport—Traffic; Economy;

Energy consumption; Environment; Highways and

roads—Expansion; Industrial development; Labour

relations; Lester B. Pearson International Airport—

Expansion; National unity; Passenger transportation—

Infrastructure—Intermodal; Productivity; Rail freight

transportation; Rail passenger transportation—

Improvements—VIA Rail Canada Inc.; Railway

industry—Employment; Regional development

High Speed Rail Association

Mandate, membership, 10:5, 15, 17

See also High speed rail—Demand; Organizations appearing

Highway 401 *see* Residential housing—Toronto**Highways and roads**

Damage, prairie provinces, rail branch line abandonment impact, 48:14-5

Examination, *High-cost Branch Line Study*, 52:81-2

Saskatchewan, 54:10

Expansion, high speed rail project, impact, 10:75-6

Interprovincial, Route 185, Edmunston to Trois-Rivières, upgrading, Quebec section, need, 55:51-2, 65

National network, identification, Atlantic Provinces Transportation Commission proposal, 55:89-90

New Brunswick, 55:46

Atlantic Express route, upgrading, funding announcement, 55:50

Rail line abandonments, impact, 55:38

Upgrading, federal funding, 55:39, 45

Ownership, 25:23-4

Saskatchewan

Mileage, Ontario comparison, 49:12

See also Highways and roads—Damage

Technological developments, smart roads, 32:7-8

Hill, Jeremy (Transport Department)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:26

Hockin-Jefferson, Amber (Canadian Union of Public Employees)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:23-34

- Hockin-Jefferson, Amber**—*Cont.*
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 50:9, 14-5, 17
- Holtmann, Felix** (PC—Portage—Interlake)
Churchill Port, 52:44-5
Public transit, 52:39
Rail passenger transportation, 52:43-4
References, *in camera* meeting, 57:39
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:38-9, 42-5
Transportation systems, 52:38-9
- Holzman, Mayor Jacqueline** (Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors)
High speed rail, Committee study, 10:40-3, 45, 47, 50-2, 57-8, 61, 65-7
- Horodyski, Stan** (National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW - Canada))
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:42-3, 49-50
- Horsman, B. Eldon** (Canadian National Railways)
High speed rail, Committee study, 7:24, 30
- House of Commons** *see* Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-21)
Rail passenger transportation—Members of Parliament; Shipping Conferences Exemption Act
- Howard, Wayne** (Canadian Manufacturers' Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 47:4-8, 11-3, 15, 17-9
- Human Rights and the Status of Disabled Persons Standing Committee** *see* Transportation systems—Disabled persons
- Hydrofluorocarbons (HFCs)** *see* Greenhouse gas emissions
- IAMAW** *see* International Association of Machinists and Aerospace Workers
- ICAO** *see* International Civil Aviation Organization
- Ice** *see* Aircraft
- Ice-breaking**
Canadian Coast Guard services
Fleet, 17:6-7
See also St. Lawrence Seaway System
- Ice police** *see* Aircraft
- Imperial Oil Limited** *see* Organizations appearing
- In camera meetings** *see* Procedure and Committee business
- Incan Superior** *see* Ferries
- INCO Ltd.** *see* Benjamin, Les—References
- Industrial development**
High speed rail project, impact, 9:54
- Industry, Science and Technology Department** *see* Organizations appearing
- Inflation** *see* Air fares—Increases; Pilotage services—Tariffs
- Insurance** *see* Automobile insurance; Trucking industry—Licences
- Insurance industry** *see* Motor vehicle emissions; Motor vehicles imports—Modifications
- Interlake region** *see* Public transit—Disabled persons
- International Association of Machinists and Aerospace Workers**
Membership, 45:5
See also Air Canada—Employees; Canadian Airlines International Ltd.—Employees; Organizations appearing; Transportation deregulation
- International Civil Aviation Organization (ICAO)** *see* Air crashes, accidents—Nepal
- Interport loan fund** *see* Belledune Port; Canada Ports Corporation; Sept-Îles port
- Interprovincial relations** *see* Highways and roads; Motor vehicles; Trucking industry—Weights
- Interprovincial trade**
Barriers, removal, federal government role, 55:28-9
Transportation policy objective, 56:35, 55
See also Construction industry
- Inuit** *see* First Air—Employees
- Investment Canada Act** *see* Transportation systems—Foreign ownership
- Iron ore**
Transportation, Sept-Îles Port role, 16:9
- Irving, Douglas I.** (Canadian Owners and Pilots Association)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:8, 16
- Irving Oil** *see* Oil and gas industry
- Jacques-Cartier Bridge**
Ownership, transfer to Quebec government, 40:19-20
- Janson, Peter** (Asea Brown Boveri Inc.)
High speed rail, Committee study, 9:51-62, 64-76
- Japan** *see* High speed rail—Safety—Technological developments
- Jeanes, David** (Transport 2000)
High speed rail, Committee study, 8:17, 21-7, 29-30, 32-3
- Jiddah, Saudi Arabia** *see* Air crashes, accidents—Nationair
- Johnson, Ken** (Transportation Safety Board)
Transportation Safety Board Annual Report, 1991, 25:7-8, 12, 15-8
- Jones Act** *see* United States Jones Act
- Kamloops, B.C.** *see* Coal—Shipments
- Keenan, John T.** (Canadian Air Line Pilots Association)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:37-49
- Kelly, Pat** (Air Canada)
High speed rail, Committee study, 6:9, 11-2, 14, 17-23
- Kempston-Darkes, Maureen** (Motor Vehicle Manufacturers' Association)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:4, 10, 16-7

- Kennedy, S. Paul** (Thunder Bay Harbour Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:21-3
- Keon Sirsly, C.** (VIA Rail Canada Inc.)
VIA Rail Canada Inc., corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:13-4, 17-8, 29-30, 32
- Kershaw, Barry** (Transport Department)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 32:47
- Kertesz, Rosette** (Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 4:4-16
- Keyes, Stan** (L—Hamilton West) (Vice-Chairman)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:13-4, 18-21, 26-7; 3:10-3, 19-20, 28-9, 34, 37-9, 46-7, 49-50; 4:12-5, 19-21, 23-5; 5:14-24, 28-9
Air Canada, 45:20
Air fares, 26:48
Air transport, 6:9, 61; 10:87; 46:13-4, 23-4; 52:32-3
Air transport safety, 53:18-20
Aircraft, 2:19-20, 26-7; 3:10, 29, 38; 46:24-5
Airline industry, 44:24; 45:20-1; 52:32-3
Committee study, 24:25-6; 27:19-20, 23, 32-3
Airline reservation systems, 26:46-7; 27:20-1
Airport noise abatement regulations, 2:13-4; 3:10-2, 20, 28; 4:20-1
Akwasasne Reserve, 20:14-5
Alternate fuel vehicles, 28:32-3
Automobile transportation, 6:45; 9:9, 48-9, 61; 10:26-7
Automobiles, 30:21-2
Aviation documents, 3:39
Canada Grains Council, 52:65
Canada Maritime Agencies Ltd., 43:18
Canada Ports Corporation, 39:27; 52:23; 53:50-2
Canada Ports Corporation Act, 16:31
Canadian Airlines International Ltd., 27:32-3; 45:20
Canadian Coast Guard, mandate, role, Committee study, 20:5-7, 14-5
Canadian National Railways, 38:9, 25-6; 39:5-6
President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:17-8, 25-6
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 34:9
Coal, 53:32-5
Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:11-2, 16, 22, 24; 14:23-4, 39-41, 52, 56-8, 62, 64-5; 15:18-21; 18:5-6
Container shipping, 51:65-6
Cruise ship industry, 12:11; 14:56-8, 62
Environment, 10:17
Fertilizer industry, 49:17
Freight forwarding industry, 54:54-5
Freight rates, 51:21, 48; 52:8
Gambling cruise ships, 12:22, 24
Grain transportation and handling system, 41:19-21; 51:35-6; 52:7-8, 63-4, 66-7, 76-8; 54:9-11, 26
Halifax Port, 19:7
Hamilton Airport, 4:14-5; 10:88; 13:23-4; 39:5; 40:15-6
Hamilton Port, 16:20; 52:25
- Keyes, Stan—Cont.**
High speed rail, Committee study, 6:5, 8-10, 20-1, 26-7, 30, 38-9, 45-7, 49; 7:7-9, 24-6, 31; 8:4-9, 15, 20-4, 29-30, 33; 9:6-10, 31, 33, 47-8, 57-61, 73-5; 10:14-7, 24, 26-9, 35, 43-7, 62-6, 73-6, 86-9; 26:24-5
Highways and roads, 10:75-6
Labour relations, 7:25-6
Land use planning, 3:12-3; 4:19-20
Lester B. Pearson International Airport, 3:20; 4:24; 6:8-9, 20-1, 46; 13:20-3, 38-9; 27:23
Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:12-3; 36:7
Marine transportation, 34:10
Mexico, 44:18
Montreal Port, 16:19
Motor vehicle emissions, 28:11-3; 29:7; 30:9-10
Motor vehicle environmental protection act, 32:27-8
Motor vehicle imports, 28:29; 29:6-7, 15-6, 20-2; 30:21-2, 36-7, 49; 33:9-10
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:8, 10-4, 29-30, 32-3; 29:6-7, 11-2, 15-6, 20-2; 30:8-10, 20-2, 30, 36-7, 42, 45, 49; 32:26-8, 44-5; 33:9-10, 13, 21
Motor vehicles, 28:13-4; 30:8-9
National Transportation Act, 54:39-40
National Transportation Agency annual review, 1991, Committee study, 26:45-8, 55
Natural resources, 51:19
Northern and remote communities, 46:12
Oilseed processing industry, 52:58
Passenger transportation, 6:8, 46; 7:7-8; 8:7; 9:73-5
Pilotage services, 20:5-7
Ports, 49:16; 51:66-7; 52:24; 53:50-1
Competitiveness, Committee study, 16:17-20, 31; 19:7-9, 24-5, 27-8; 20:5-7, 14-5
Procedure and Committee business
Bills, amendments, 3:49-50
Briefing session, 24:3
Budget, M. (Atkinson), 1:24
Business meetings, 1:24; 24:3; 53:3
Documents, 8:4
Minister, 21:12
Organization meetings, 1:8-10; 21:11-2, 14
Room, 45:22
Staff, M., 19:28
Subcommittee report, 21:15
Draft, consideration, 22:25-6
M. (Angus), 21:14
Vice-Chairman (opposition), M., 1:8-9
Witnesses, 3:19
Public transit, 9:33
Pulp and paper industry, 54:23-6, 31
Rail freight transportation, 7:24-5; 9:59; 19:9; 23:18
Rail line abandonment, 38:6-10; 44:25-6; 51:20-1; 52:6-7, 46; 54:26
Rail lines, 19:24-5; 38:7-9; 44:25; 53:8
Rail passenger transportation, 7:24; 10:27-8, 73; 23:17-8; 26:21, 24; 35:15-7; 45:37
Rail safety, 54:39
Railway industry, 41:41-3; 44:24; 53:7-9; 54:70
Railway rationalization, 39:7-8; 42:24-5 51:34
References
Election as Vice-Chairman, 11:39

Keyes, Stan—Cont.

References—Cont.

In camera meetings, 1:5-6; 11:37-9; 12:4; 22:25-6; 24:3; 33:3; 53:3

Vice-Chairman, taking Chair, 16:21

Residential housing, 4:13-4

Seatbelts, 28:29-30

Shipbuilding industry, 15:18-21

Shipping conferences, 43:8-11, 17; 51:51-3; 54:61-4, 77-9

Ships, 14:39-41

Specialty aviation, 51:8-10, 14-5

St. Lawrence Seaway System, 52:23, 65-6; 53:33-4

Thunder Bay Harbour Commission, 52:25

Transport Department estimates, 1993-1994, main, 40:14-6

Transportation, current issues, Committee study, 13:20-4, 38-9

Transportation deregulation, 54:39

Transportation industries, 54:11, 20

Transportation policy, 26:45-6; 54:23, 40

National Transportation Act Review Commission report,

Competition in Transportation: Policy and

Legislation in Review, Committee study, 38:6-10, 17,

19-20, 25-6; 39:5-9, 27; 40:14-6; 41:19-21, 40-3; 42:23-5;

43:8-11, 19; 44:15-8, 21, 23-6; 45:20-3, 39; 46:12-4,

23-5; 49:16-7; 51:8-10, 14-5, 19-21, 27, 34-6, 48, 51-3, 57,

65-8; 52:6-8, 23-5, 32-4, 45-6, 58, 63-6, 75-8; 53:7-9,

18-20, 32-5, 50-2; 54:9-11, 16, 20, 23-6, 31, 39-40, 54-5,

61-4, 70-1, 77-9

Transportation systems, 3:10; 26:47; 41:21; 51:27, 48; 54:39, 54

Trucking industry, 44:15-9, 21

United States, 32:26

United Transportation Union - Canada, 54:70-1

Vancouver Port Corporation, 49:17; 51:67-8

VIA Rail Canada Inc., 26:22-3

Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, Committee study, 35:15-7

Corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:21-5

Western Grain Transportation Act, 52:78-9; 54:9

Kieran, M.E. (CP Rail System)

High speed rail, Committee study, 6:34-8

Kierstead, Paula (Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:26-7, 30-5, 38

Kiisla see Coasting trade—Waivers**Kingsview community see** Residential housing—Airports**Knight, James (Federation of Canadian Municipalities)**

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 4:16-23

High speed rail, Committee study, 10:67-82

Krauter, K.R. (Saint John Port Corporation)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:5-23

Kristiansen, Lyle (NDP—Kootenay West—Revelstoke)

References, *in camera* meeting, 1:4-5

Kurtze, Bill (Propane Gas Association of Canada Inc.)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:42-7

Labelle, Huguette (Transport Department)

Transportation, current issues, Committee study, 13:29

Labour relations

High speed rail employees, 7:20, 25-6; 10:11

See also Canadian National Railways; Grain transportation and handling system; Nationair Canada Inc.; Railway industry; Vancouver Port Corporation; VIA Rail Canada Inc.

Labour unions see Railway industry—Technological change**Lafond, André (Industry, Science and Technology Department)**

Coasting Trade Act (Bill C-33), 15:4-24

Land use planning

Airports, adjacent lands

Expropriation, compensation, 3:21-2

Federal authority, delegation to provinces, 1:20-1; 2:5-6, 11-2; 3:7, 21; 4:5

Federation of Canadian Municipalities policy, 4:19-20

Height limits, zoning restrictions, federal-provincial agreements, 4:17-8

Lester B. Pearson International Airport, green belt proposal, 3:12-3

Municipalities, role, 2:14-7

Pickering Airport, expropriated lands, development restrictions, 4:5

Property rights, constitutional entrenchment, impact, 3:14; 4:18, 22-3

Federal sites, inside airport boundaries, municipal jurisdiction, 4:19

Landry, Robert (Imperial Oil Limited)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:4-8, 10-2

Langan, Joy (NDP—Mission—Coquitlam)

Airports, 54:48-9

Environment, 35:18

High speed rail, 35:9, 18

Rail passenger transportation, 35:10

Rail yards, 35:9; 54:49-50

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:48-50

VIA Rail Canada Inc., Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, Committee study, 35:9-11, 18-9

Larson, Roger L. (Canadian Fertilizer Institute)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 49:14

Laurentian Pilotage Authority see Pilotage services**Lawless, Ronald E. (VIA Rail Canada Inc.; Canadian National Railways)**

High speed rail, Committee study, 7:4-29, 31

References, 50 years of service, 7:31

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:22-40

Lawless, Ronald E.—Cont.

VIA Rail Canada Inc.

Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, Committee study, 35:14

Corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:4-32

Le Blanc, Edward J. (Canada Westbound Rate Agreement)Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:78-9, 81-2**Leblanc, Nic** (BQ—Longueuil)

Dorval International Airport, 40:17-8

Mirabel International Airport, 40:16-8

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 29:16-24

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 40:16-8**LeClair, David J.** (National Auto League)

Transport Department estimates, 1993-1994, main, 40:16-8

Lee, Hon. Sheldon (New Brunswick Department of Transportation)Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:35-48**LeFrançois, Marc** (VIA Rail Canada Inc.)References *see* Rail passenger transportation—RoleTransportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:23

VIA Rail Canada Inc., Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, Committee study, 35:5-23

Legler, Karl H. (Canadian International Freight Forwarders Association, Inc.)Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:50-5**Lendich, Zelko** (Asea Brown Boveri Inc.)

High speed rail, Committee study, 9:58-65, 69-73, 75

Lester B. Pearson International Airport

Air traffic controllers, shortage, 3:6

Congestion, increased landings, growth projections, forecasting system, 13:11-3, 22, 32-5

Expansion, 3:6-8, 10

Alternatives, developing, Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport role, 3:18-9

Cost, Air Canada/Canadian Airlines International Ltd. contributions, 27:23

Environmental assessment, 13:14-5, 31-2; 40:6-7

Federation of Canadian Municipalities position, 4:20

High speed rail system, relationship, 6:8-11, 16, 20-1, 46, 48; 7:11-2; 8:31-2; 9:10-3, 72-3; 10:84-5, 87-8

Noise, financial compensation, government policy, 40:7-8

Parkin plan, objectives, 3:6

Public support, 3:16-7, 20

Lester B. Pearson International Airport—Cont.

Obstructions, 3:22

Swissôtel, height modification, compensation, 1:21; 3:9, 21-2

Runway system

Flight paths, divergent angles, changes, public opposition, 3:5, 22

Map, 4:24

North-south, construction, 40:7

Use, 24L/24R, alternation policy, 1:13-4; 2:7-8

Slot allocation policy, business aviation, restrictions, 48:36-7, 39-40, 48-9

Terminals 1 and 2

Revenues, rated capacity, estimates, 13:27-31, 38-9

Upgrading, request for proposals, process, timeframe, cost estimates, 13:9, 13-4, 20-2, 30, 39

Traffic, Quebec City-Windsor corridor, percentage, 6:14-5

See also Aircraft—Ice; Airport noise abatement regulations; Hamilton Airport; Land use planning**Level crossings** *see* High speed rail—Quebec City; Rail accidents; Rail lines; Rail safety**Liberal Party of Canada** *see* Ports—System; Transportation deregulation—Introduction**Licences** *see* Aviation documents; Coasting trade; Cruise ship industry—West coast; Nationair Canada Inc.; Ships—Coasting trade; Telecommunications; Trucking industry**Light rapid transit (LRT)** *see* Rail passenger transportation**Liner Convention** *see* Marine transportation—Exports**Lobbyists** *see* Canadian Airlines International—Wardair**Local port corporations** *see* Ports**London Metal Exchange** *see* Metals**Lopez, Ken** (Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 4:8-9, 11-2, 14-5

References *see* Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association**LRT** *see* Light rapid transit**LUSCAR Ltd.** *see* Coal—Shipments; Freight rates—Final offer; Organizations appearing**Lyon, France** *see* Air transport—Traffic; Automobile transportation—Modal**Lyon, J.B.** (Canadian Business Aircraft Association)Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 48:32-49**MacDonald, Pierre** (Bombardier Inc.)

High speed rail, Committee study, 9:25-51

MacDonald, Ron (L—Dartmouth)

Air freight transport, 56:73-4

Air passenger transport, 56:72, 82

Airports, 56:71

Container shipping, 56:8-11, 24-5, 58-9

Grain elevators and terminals, 56:39-40

Halifax Port, 19:20-2; 56:40, 57-8

New York Port, 56:10, 38

MacDonald, Ron—Cont.

- Ports, competitiveness, Committee study, 19:18-23, 25-6
- Rail freight transportation, 56:36
- Rail line abandonment, 56:56-7
- Rail lines, 19:18-21, 26
- Railway industry, 56:37
- Regional development, 56:56-7, 71-2
- St. Lawrence Seaway System, 19:22-3; 56:39
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 56:8-11, 24-5, 36-40, 56-9, 71-4, 82

MacLeod, Donald A. (Canadian Offshore Vessel Owners Association)

- Coasting Trade Act (Bill C-33), 15:25-37

MacMakin, Steves (Saint John Board of Trade)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:23-4, 28-9, 34-5

Macryo Group

- Ownership, revenues, 35:6

Maersk Canada, Inc.

- Fleet size, trade routes, 56:5-6

Magnetic levitation *see* High speed rail—Technological developments

Makivik Corporation *see* First Air—Ownership

Manitoba *see* Rail line abandonment—Fisher Branch line; Railway industry—Taxation

Manitoba Pool Elevators *see* Freight rates—Competitive—Western Grain Transportation Act; Grain transportation and handling system; Organizations appearing; Rail line abandonment—Grain-dependent; Railway rationalization

Manley, John (L—Ottawa South)

- Accidents, incidents, occurrences, 25:8
- Air transport, 25:9; 40:4-5; 48:22, 40
- Air transport safety, 50:9
- Aircraft, 39:29-30, 32
- Airline industry, 26:37-8; 39:28-33; 40:5-6; 45:9-11; 48:9-10, 22-5; 50:10-3, 41-2
- Committee study, 24:5, 12-5, 31; 27:9-12, 17, 28-32
- Airline reservation systems, 24:5, 12; 26:35-7; 50:30-1
- Akwesasne Reserve, 20:14
- Automotive fuels, 31:6-8
- Canadian Airlines International Ltd., 26:34-5; 27:9-12, 28; 48:24; 50:22-3
- Canadian Coast Guard, mandate, role, Committee study, 20:12-4
- Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:4-7, 12
- Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:10-4
- Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:7-8, 10-4, 27-9, 51; 15:7-11, 32-4, 37; 18:8, 10, 12-9, 21
- Competition, 50:33
- Cruise ship industry, 14:27-9
- Fishing trawlers, 15:37
- Grain transportation and handling system, 41:28-9; 47:28

Manley, John—Cont.

- High speed rail, 26:9
- Highways and roads, 25:23
- Lester B. Pearson International Airport, 13:11-3, 32-4; 40:6-7; 48:39
- Macryo Group, 35:6
- Marine Insurance Act (Bill C-97), 36:7-8
- Marine transportation, 36:104; 41:9-10, 24
- Mergers, alliances, 50:30-1
- Motor vehicle emissions, 28:10-1, 23-7; 32:12-4
- Motor vehicle imports, 31:24-6; 32:35-7; 33:15-6
- Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:10-1, 23-7; 31:6-8, 23-6; 32:12-5, 35-7; 33:7-8, 14-6, 21
- Motor vehicles, 32:35; 33:3
- National Transportation Agency
 - Annual review, 1991, Committee study, 26:34-8
 - Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, Committee study, 37:5-8, 16
- Pollution taxes, 32:15
- Ports, competitiveness, Committee study, 17:9-12; 20:12-4
- Procedure and Committee business
 - Acting Chairman, M. (Belsher), 21:10-1
 - Briefing session, 24:3
 - Business meetings, 24:3; 25:3
 - Minister, 21:12
 - Organization meeting, 21:10-5
 - Room, 45:5, 22
 - Sub judice convention, 24:5, 12
 - Subcommittee report
 - Draft, consideration, 22:27
 - M. (Angus), 21:13
- Rail accidents, 25:7-8
- Rail line abandonment, 37:6-7; 47:28; 48:7-9; 49:7
- Rail lines, 47:14-7, 26-8
- Rail passenger transportation, 26:8-10; 45:27-31
- Railway industry, 25:22, 24; 41:27-8, 48-9; 45:9; 49:5-7
- Railway rationalization, 48:8
 - Committee study, 25:22-5
- References, *in camera* meetings, 11:37-9; 12:4; 22:27; 24:3; 25:3; 33:3; 57:39-40
- Shipbuilding industry, 14:51; 15:7-10
- Shipping, 14:11
- Ships, 15:10-1
- St. Lawrence Seaway System, 41:11
- Transport Department estimates, 1993-1994, main, 40:4-6
- Transportation, current issues, Committee study, 13:11-3, 32-4
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 39:21-4, 28-34; 40:4-6; 41:9-12, 24, 27-9, 48-9; 42:5-10; 44:7-10; 45:5, 9-12, 27-31; 47:14-7, 26-8; 48:7-10, 21-5, 31-2, 39-41, 44; 49:5-9; 50:9-13, 22-3, 29-31, 33, 40-2
- Transportation Safety Board Annual Report, 1991, 25:7-9
- Transportation systems, 49:8-9
- Trucking industry, 25:24; 44:7-9
- VIA Rail Canada Inc., 26:7-8, 32
 - Board of Directors, Chairman, Order in Council appointment, Marc LeFrançois, Committee study, 35:5-8, 19-22
 - Corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:7-10, 32

Maple Leaf Route *see* Rail freight transportation

Marchi, Sergio (L—York West) (Vice-Chairman)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:12-4, 21-2; 2:6-8, 15-6, 20-2, 27; 4:7-9, 12, 15, 21-5

Airport noise abatement regulations, 1:12, 14, 21-2; 2:6, 15-6, 20-2, 27; 4:8-9

Aviation documents 1:21

Land use planning, 2:6

Lester B. Pearson International Airport, 1:13, 21; 2:7-8

Procedure and Committee business

Bills, amendments, 4:24

Business meeting, 1:24

Minister, 4:25

Travel, M., 1:24

Witnesses, 4:15

References

In camera meeting, 1:5-6

Vice-Chairman, taking Chair, 2:23

See also Committee—Vice-Chairman

Residential housing, 4:9, 15, 21-3

Marine Atlantic *see* Marine transportation

Marine Industries Limited *see* Shipbuilding industry—
Rationalization

Marine insurance

Contracts, federal jurisdiction, reassertion

British Marine Insurance Act model, 34:12-3

Great Lakes shipments, 34:12

Industry groups, support, 34:11-3

Maritime law, definition, scope, common law/Quebec

Civil Code, relationship, 36:7-8

Ontario, Quebec, position, 34:9-10, 12-4

Triglav case, Supreme Court of Canada decision, impact, 34:7-8

Marine Insurance Act (Bill C-97)—Minister of Transport

Consideration, 34:11-4; 36:7-9; as amended, 36:8, carried, 5; report to House with amdts., 36:8-9, agreed to, 5

Clause 1, 36:8, carried, 5

Clauses 2 and 3, 36:7, carried severally, 5

Clause 4, as amended, 36:7-8, carried, 5

Amdt. (Atkinson), 36:7-8, agreed to, 5

Clauses 5 to 91, 36:8, carried severally, 5

Schedule, 36:8, carried, 5

Title, 36:8, carried, 5

References, consultation process, 34:7, 12

See also Orders of Reference; Reports to House—Sixth

Marine services

Buoys, installation, zero growth policy, 20:12

Canadian Coast Guard role, 17:6

Definition, NAFTA negotiations, Canadian Coast Guard consultations, 17:13-4

Marine spills

Emergency response systems

Government agencies, co-ordination, Canadian Coast Guard role, 17:18-9

Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability, funding, 13:7-8

Oil pollution recovery system, development, public consultation process, 51:56

Marine transportation

Carriers, liability limits, international regimes, Hague-Visby/Hamburg Rules, adoption, 34:7-9

Industry groups, support, 34:11

North American Free Trade Agreement, impact, 34:10-1

Statutory review, report, Committee referral, 36:9-16

See also United States

Cost-recovery, implementation, consultations, 40:13

Exports, domestic carriers, percentage, Liner Convention, UNCTAD 40-40-20 provision, 14:50-1; 15:21-2

Great Lakes fleet, replacement, 41:12

Interest groups, government assistance, 14:37-8

Marine Atlantic

Freight rates, increases, 55:50-1

Services, efficiency, improvements, 55:51

Operating costs, fees, tolls, Canadian Shipowners Association members, annual payments, 41:9-10, 24

Transportation deregulation, impact, 41:10-1

Maritime centre

International, tax regime, 12:13-4

Maritime Freight Rates Act *see* Freight rates—Subsidies

Maritime law *see* Marine insurance—Contracts

Maritime trade conferences *see* Shipping conferences

Market value assessment *see* Railway industry—Taxation

Marks, A. Douglas (A.D. Marks & Associates Inc.)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:18-31

Marks, Ronald G. (Crewe and Marks Barristers and Solicitors)

Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 29:12-6

Marsden, Barry (Conair Aviation Ltd.)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:5-15

Martin, Dave (Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:27-30, 33-6, 39-40

Martin, Hon. Shirley (PC—Lincoln; Minister of State (Transport) to June 25, 1993)

Hamilton Airport, role, 13:23-4

Transportation, current issues, Committee study, 13:23-4

Masse, Yvon (Canadian National Railways)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 38:11-2, 15-6, 23, 25-6, 29-30

Masters, Arnold E. (Canada Ports Corporation)

Ports, competitiveness, Committee study, 16:4-10, 18-21, 23-5, 27-30

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 53:44-58

Mazowita, Grant (Transport Department)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:13-5, 18, 21-3; 5:18, 26-7

- McArthur, Donald R.** (Canadian Importers' Association)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:4
- McHattie, Malcolm** (Transport Department)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:14, 16, 19, 31; 32:38, 40-4
- McInnis, Capt R.J.** (Canadian Air Line Pilots Association)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:35-7, 40, 42, 48-9
- Members of Parliament** *see* Rail passenger transportation
- Ménard, Gilles** (Consumer and Corporate Affairs Department)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 50:35, 40
- Merchant marine**
Revitalization, 14:4, 10; 56:27-8
- Mergers, alliances**
Competition Act provisions, 50:36-7
Enforcement guidelines, 50:28-9
National Transportation Agency jurisdiction, overlap, relationship, 50:30-1
See also Air Canada; Air transport—Canada; Airline industry; Rail freight transportation—Canada
- Metals**
Price, international, London Metal Exchange basis, 47:8-9
- Mexico**
Canadian trucking industry, access, NAFTA fifth freedom rights, restrictions, 44:18
See also Coasting trade; Motor vehicle emissions—Control; Motor vehicle imports; Rail freight transportation—Canada
- Miles, Raymond R.** (Canada-United Kingdom Freight Conference)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 43:4-14, 16-8
- Military flights** *see* Airport noise abatement regulations
- Mill, Bob**
References, 9:76
- Mine countermeasure vessels**
Construction, provincial loan guarantees, 14:50
- Ministers** *see* Competition Act
- Mirabel International Airport**
Management, transfer to local authority, 40:16-9
See also Rail passenger transportation—Dorval
- Mississippi River** *see* United States—Transportation
- Monopolies** *see* Transportation systems
- Monteith, Ken** (PC—Elgin—Norfolk)
References, *in camera* meeting, 11:37
- Montreal Port**
Traffic, increase, 16:12
Water levels, management, 16:19
See also Old Port of Montreal
- Montreal, Que.** *see* Air passenger transport—Toronto; CP Rail System; High speed rail—Quebec City; Passenger transportation—Intermodal; Rail lines—Halifax; Rail passenger transportation—CP Rail System—Quebec; Sarnia-Montreal corridor
- Montreal Shipping Inc.**
Establishment, 56:19, 21
Principals, representation, 56:21
- Moore, James D.** (Canadian Shippers' Council)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:57-62, 64-7
- Moshansky report** *see* Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ont.
- Motor coach industry**
Vehicles, disabled persons, accessibility, National Transportation Agency report, 52:36
- Motor vehicle accidents**
Fatality rates, decline, Motor Vehicle Safety Act, impact, 32:30
- Motor vehicle emissions**
Calculations, ecosystem basis, 32:5-6, 14-5, 18-9
Command and control principle, complementarity, 32:25
Monitoring, feasibility, 32:16
Tradeable emission permits, United States model, 32:11-2, 15-6
Control, Bill S-8 standards, 28:6; 30:6; 32:31
Automobile industry compliance, voluntary, 32:28
Canadian Environmental Protection Act, linkage, 28:10-3, 23-7; 31:4-6, 9-13; 32:12-4, 32
Federal-provincial regulations, harmonization, 32:14-7
Foreign certification, acceptance, 32:11
Insurance industry position, 29:7-8
Jurisdiction, Environment/Transport Departments, split, 30:7, 17-8; 32:13-4, 21-5
Mexico, comparison, 29:22
Provincial inspection programs, compatibility, 28:9
United States Clean Air Act regulations, harmonization, 28:7, 13, 23; 29:17-8; 30:9-10; 32:10, 21
Upgrade to California standards, 30:22, 29
See also Automotive fuels
Porsche automobiles, illegal levels, 30:28
Standards, regulation
Development, consultation process, Environment/Transport Departments, initiatives, 32:25-6, 34-5
Introduction, phase-in mechanism, need, 30:7-8, 10
Regulatory process, Transport Department consultations, 32:34-5
Technological developments, 30:8
Catalytic converters, efficiency, maintenance, 32:6, 17-8
Cost-benefit analysis, 30:14-6
Research and development, motor vehicle industry expenditures, 32:30
See also Automobile emissions; Motor vehicles—All-terrain; United States
- Motor vehicle environmental protection act**
Creation, STOP Inc. proposal, 32:23, 27-8

Motor vehicle imports

- Background, disclosure, 30:20
- Commercial importers, qualification requirements, 31:15
- Customs clearance, ease, 30:49
- Database, development, 29:19
 - Carfax, R.L. Polk & Co. Ltd., models, usefulness, 31:21, 26-8
- Dollar, exchange rate, impact, 29:17
- Free trade, FTA/NAFTA, impact, 29:12-3, 17; 30:9, 20, 24, 37-8, 48
- Mexican, 29:22-3; 30:21-2
- Modifications, service stations, mechanics, accreditation, 32:46-7
 - Insurance industry role, 29:6
- Monitoring, mechanism, need, 29:13
- Non-admissible vehicles, Transport Department list, 31:25
- Odometers, speedometers, metric conversion, requirements, 30:34-5; 33:19-20
- Personal importation, designated commercial entities, proposal, 31:16-7
- Recertification
 - Regulations, 28:7-8, 27-9, 31-2
 - See also Motor vehicle imports—Wrecked
- Rejections, returning to country of origin, process, 31:17, 25
- Safety standards, control and compliance, 28:6
 - Conformity, evidence, presentation prior to entry, 32:41-3
 - Enforcement system, adequacy, 29:6-7, 15-24; 30:7; 31:15, 19-20, 25-6, 28; 32:36
 - Introduction, phase-in mechanism, need, 30:7-8
 - Provincial jurisdiction, 32:33-4
 - Regulations, development, process, 30:16-7
 - Canadian Importation Procedures (Provisional)*, 32:35-6
 - Substantiation, 32:47
 - Surety bonds, United States model, proposal, 31:16-8; 32:38-9; 33:10-2
 - United States vehicles, standard 902, stringency, comparison, double standard, 28:18-21; 30:19-20, 32-4, 36-42, 48-50; 32:31, 43-4; 33:19-20
 - Vehicles from countries other than United States, 31:15-6
 - See also Automobile industry—Competitiveness; Automobile insurance; Automobiles
- Titles, registrations
 - Historical information, requirement, authority, 32:38
 - Information data banks, 28:17-8; 30:13-4
 - National system, proposal, National Automobile Import Administration model, 29:5, 9; 30:19, 25-7, 29, 38, 51; 31:24
 - Numbers, switching, fraud, 30:51
 - Proof, presentation at border, requirement, authority, 32:37
 - Provinces, jurisdiction, 32:36-7, 42-3; 33:14-7
- Transit permits, temporary, provincial jurisdiction, 32:39-40
- Types, ages, characteristics, 30:27-9
- Used vehicles, structural approval process, national standard, development, 30:12-3
- Wrecked vehicles, recertification, 31:19; 32:31, 40
 - Prohibition, proposal, 33:9
 - Provincial jurisdiction, 28:8-9, 16-8
 - Quebec system, 30:50; 31:18; 32:32, 40
 - Standard, international, need, 30:39

Motor vehicle imports—Cont.

- Wrecked vehicles, recertification—Cont.
 - Structural modifications, inspection, certified personnel, 29:9-10; 30:51; 32:40-1; 33:18
- See also United States

Motor vehicle industry

- Size, sales values, employees, 32:30
- See also Automobile industry; Motor vehicle emissions—Technological developments

Motor Vehicle Manufacturers' Association *see* Organizations appearing**Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8)—Minister of Transport**

- Consideration, 28:5-33; 29:5-25; 30:4-52; 31:4-30; 32:4-48; 33:7-21; as amended, 33:20, carried, 5; report to House with amtds., 33:20, agreed to, 5; as amended, carried, 34:5; report to House with amtds., agreed to, 34:5
- Clause 1, 28:5, stood, 4; 33:20, carried, 5
- Clause 2, 33:8, carried, 3
- Clause 3, 33:8-9, carried, 4
 - Amdt. (Angus), 33:8-9, negated, 4
- Clauses 4 and 5, 33:9, carried, 4
- Clause 6, 33:9-10, carried, 4
 - Amdt. (Angus), 33:9-10, negated, 4
- Clause 7, 33:10-3, stood, 4; as amended, 33:13-20, carried, 5; as amended, 34:5, carried by unanimous consent, 5
- Amdt. (Angus), 33:14-6, negated, 5
- Amdt. (Angus), 33:16-7, out of order, 5
- Amdt. (Richardson), 33:18, agreed to, 5
- Amdt. (Wilson), 33:19-20, agreed to, 5
- Amdt. (Richardson), agreed to by unanimous consent, 34:5
- Clauses 8 to 24, 33:13, carried, 4-5
- Title, 33:20, carried, 5
- References
 - Background, Motor Vehicle Safety Act/Motor Vehicle Tire Safety Act, unification, 28:5-6
 - Development, background paper, consultation process, 28:5; 31:24
 - Introduction, Senate, 28:6
 - Name, change, 32:10
 - Regulations, amendments, process, timeframe, 29:10-2; 31:28; 32:19-20, 44-6
 - Translations, accuracy, verification, 33:17-8
 - See also Air pollution—Definition; Alternate fuel vehicles; Motor vehicle accidents; Motor vehicle emissions; Motor vehicles—All-terrain—Technical standards
 - See also Orders of Reference; Reports to House—Fifth

Motor Vehicle Tire Safety Act *see* Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8)—References**Motor vehicles**

- All-terrain vehicles
 - Definition, 31:15
 - Emission controls, 32:11
 - Regulation, Bill S-8 authority, 28:13-4
- Exports to United States
 - Canada-United States Free Trade Agreement, impact, 30:48
 - Non-tariff barriers, 29:13-5
 - See also Alternate fuel vehicles

Motor vehicles—Cont.

Fuel efficiency, increases

Engine designs, technological developments, impact, 32:6-7

Ratings, 30:6

Smart roads, impact, 32:7-8

Interprovincial transfers, inspection requirements, 32:43

National safety marks, 28:14-5

Provincial statement-of-compliance labels, relationship, 28:14-5; 30:11-2

Rebuilt vehicles, application, 28:16

Removal, 28:15-6; 33:8-9

Recalls, notification process, individual importers, exclusion, 28:21-3; 30:33-4, 38; 31:16

Technical standards

Development, regulations, Bill S-8 framework, enabling legislation, 30:17-8; 32:35

Federal-provincial jurisdiction, discussions, proposal, 33:20-1

Global harmonization, NAFTA impact, 30:5-9, 14

Imposition, federal jurisdiction, 30:11-2

Technological developments

Regulatory regimes, adaptation, 30:5

See also Motor vehicles—Fuel efficiency

Thefts

Increase, FTA relationship, 29:5

Stolen vehicles, continental computerized registry, 29:9

See also Automobiles; Buses; Taxis

Mueller, Walter (Canadian Shippers' Council)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:61-4, 66-7

Municipalities see Airport noise abatement regulations—Fines;

High speed rail—Financing—Rights-of-way; Land use planning; Ports; Public transit; Transportation policy—Federal-municipal

Murray, Ralph B. (Saint John, N.B.)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:76-9, 84-5

NAFTA see North American Free Trade Agreement**Nakina, Ont. see Rail accidents****Nationair Canada Inc.**

Labour relations, employee lock-out, 50:5; 54:37

Operating licence, suspension, 40:4

Employees, financial difficulties, government assistance, 40:10

See also Air crashes, accidents; Air fares—Discounts; Occupational health and safety—Flight attendants; Rail passenger transportation—Quebec

National Auto Auction Association see Organizations appearing**National Auto League**

Programs, services, 29:16-7

See also Organizations appearing

National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW - Canada)

Membership, 54:33

See also Air transport safety—Aviation; Canadian Airlines International—Air Canada; National Transportation Act—Reviews; Organizations appearing; Rail line abandonment; Rail safety—Deregulation; Transportation deregulation

National Automobile Import Administration see Motor vehicle imports—Titles**National Capital Region see National Transportation Agency—Chairman****National Defence Department see Canadian Airlines International—Wardair****National Energy Board**

Crowe, former Chairman, competence, conflict of interest, 37:11

Federal Court of Appeal decision, 37:18

National Revenue Department see Trucking industry—United States**National safety marks see Motor vehicles****National Transportation Act**

Objectives, Canadian Pulp and Paper Association position, 54:32

References, characterization

"Canada act", 51:26-7

"Shippers' act", 51:25

Reviews

Committee role, Saint John Board of Trade position, 55:26, 34-5

Value, CAW-Canada position, 54:39-40

See also Airline industry—Charter—Foreign ownership/investment; Environment—Transportation; Fertilizer industry; Grain transportation and handling system—Deregulation; National Transportation Agency—Annual review; Oilseed processing industry—Exports; Pulp and paper industry—Raw materials; Transportation policy—Environment; Transportation systems—Competition

National Transportation Act Review Commission (NTA Review Commission)(Rivard Commission)

Hearings, methodology, 52:62

Report, process, statutory timetable, 39:4-5, 24-5; 55:69

See also Appendices; Defunct National Transportation Review Commission; Railway industry—Competition; Specialty aviation—Aircraft; Transportation deregulation; Transportation policy; Transportation safety; Transportation systems—Competition—Disabled persons—Newfoundland

National Transportation Agency

Activities, employees, budget, Canadian Transport Commission comparison, 26:43-4

Annual review

1991

Committee study, 26:33-55

National Transportation Act, sec. 267 requirement, 26:33, 43; 47:6

Process, 26:34

National Transportation Agency—Cont.

- Board of Directors, members, terms, vacancies, 26:51
- Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard
 - Appointment, revoking, Angus proposal, 37:17-9
 - Committee study, 37:4-19
 - Appearance, delay, illness, 33:7
 - Community/public service, record, 37:15
 - Competence, conflict of interest, appearance of bias, allegations, 37:9-12
 - Legal background, experience, qualifications, 37:12-6
 - Residence, establishment in National Capital Region, 37:16
- See also* National Transportation Agency—Employees; Rail line abandonment—Process
- Committee Chairman, appearance, presentation of Committee report, 57:40
- Employees, lay-offs, Rivard appointment, timing, relationship, 37:8
- Investigations, public, 38:20
- Mandate, structure
 - Atlantic Provinces Transportation Commission position, 55:93-4
 - Change, 37:4
 - CP Rail System position, 42:27
 - Public interest factor, definition, adequacy, 37:5
- Members, notice of appointment, Richard Cashin, 57:40
- Reviews, independent evaluations, 37:7-8
- Shippers, carriers, satisfaction, 37:4
- See also* Air fares—Northern; Air transport—Canada—Licences; Airline industry—Competition; Airline reservation systems; Canadian Airlines International Ltd.—American Airlines; Coasting trade—Waivers; Mergers, alliances; Motor coach industry; Organizations appearing; Pilotage services; Rail line abandonment—CP Rail System—Process; Transportation policy—Development; Transportation systems—Disabled persons

National Transportation Safety Code *see* Trucking industry—Safety**National unity**

- High speed rail, impact, 9:6; 10:53-4, 72

Natural gas *see* Alternate fuel vehicles**Natural resources**

- Exports
 - Diversion through United States to offshore markets, 51:19-20
- Transportation costs, 51:16

Nepal *see* Air crashes, accidents**Neptune Terminals** *see* Vancouver Port Corporation**New Brunswick**

- Economic development, NAFTA benefits, CP Rail System operations, termination, impact, 25:36
- See also* Freight transportation—Multimodal; Highways and roads; Rail lines—Short-lines; Railway industry—Rail plant; Trucking industry—Taxation

New Brunswick Department of Transportation *see* Organizations appearing**New York Port**

- Dredging program, subsidies, 56:10, 38
- See also* Container shipping—Subsidies; Halifax Port—Volumes

Newfoundland *see* Air transport—Northern; Transportation systems**Newsprint** *see* Pulp and paper industry**Nicholson, Hon. Robert Douglas** (PC—Niagara Falls;

- Parliamentary Secretary to Minister of Justice and Attorney General of Canada from May 8, 1991 to May 7, 1993;
- Parliamentary Secretary to Minister of Justice and Attorney General of Canada and Minister of State (Agriculture) from May 8, 1993 to June 25, 1993; Minister for Science and Minister Responsible for Small Businesses from June 25, 1993)
- References, *in camera* meeting, 25:3

Nielsen Task Force *see* Transportation safety**Nitrogen fertilizers** *see* Fertilizer industry**Non-Canadian Ship Safety Order** *see* Coasting trade—Foreign ships**Non-vessel operating common carriers** *see* Freight forwarding industry**Noranda Sales Corporation Ltd.** *see* Transportation systems—Costs**North American Free Trade Agreement (NAFTA)**

- Saint John Board of Trade position, 55:34
- See also* Coasting trade—Mexican ships; Marine services; Marine transportation—Carriers; Mexico; Motor vehicle imports—Free trade; Motor vehicles—Technical standards; New Brunswick; Specialty aviation

Northern and remote communities

- Air service
 - Importance, 46:4-5
 - See also* Air transport safety
- Canadian Coast Guard services, complaints, 20:19-20
- Lifestyle, isolation, 46:12
- See also* Air fares; Air transport; Airline industry; Rail passenger transportation; Transportation deregulation

Northwest Cruiseship Association *see* Organizations appearing**Northwest Territories** *see* Airports—Runways**Northwestern Ontario** *see* Air transport**Nova Scotia** *see* Container shipping—Rail; Railway industry—Taxation**Novacor Chemicals Ltd.** *see* Organizations appearing**Nowlan, Patrick** (Ind Cons—Annapolis Valley—Hants)

- Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Paul Tellier, Order in Council appointment, Committee study, 23:21-3

NTA Review Commission *see* National Transportation Act Review Commission**Nunziata, John** (L—York South—Weston)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:14-5

- Nuss, Joseph R.** (Seafarers' International of Canada)
Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:4-15, 17-25
- Oakville, Man.** *see* Rail accidents—Derailments
- OASIS network** *see* Procedure and Committee business—
Proceedings—Video
- Occupational health and safety**
Canadian National Railways, budget cuts, impact, 23:9-10
Flight attendants, working conditions
Crew size, regulating, 3:34
Flight and duty time, 48:29
Nationair Canada Inc. Flight 680 case, lawsuit, 3:26-8;
5:13-4
Regulations, development, 27:34
Moshansky report, government response, progress, 40:10-1;
53:21
Cabin Safety Task Group, establishment, 50:14-5
Regulating, 3:24
Safety procedures, short-hop domestic flights, 3:33-4
Smoking, in-flight ban, impact, 3:32
Working during turbulence and seatbelt order, 3:30-1;
50:17
Pilots, flight times, other countries, comparison, 3:48-9
- Ocean train** *see* Rail passenger transportation—Atlantic
provinces
- Odometers** *see* Automobiles—Imported; Motor vehicle imports
- OECD** *see* Organization for Economic Co-operation and
Development
- Offshore drilling rigs** *see* Oil and gas industry
- Oil and gas industry**
Crude oil shipments, Irving Oil, reflagged tanker ships,
14:12-3
Offshore drilling rigs, emergencies, Energy, Mines and
Resources Minister lead responsibility, 17:14-6
- Oil pollution** *see* Marine spills
- Oilseed processing industry**
Exports, freight rates
Offshore markets
Transshipments through United States, 52:56
Western Grain Transportation Act subsidies, trade
barriers, GATT delay, impact, 52:51
Subsidies, other countries, comparison, 52:56-8
United States markets
Direct movements, National Transportation Act
provisions, competitiveness, 52:52-3
Westbound movements, WGTA subsidies, FTA impact,
52:51, 57-8
Ownership, restructuring, 52:50
- Okanagan subdivision** *see* Rail lines
- Oland, R.H.** (Brookville Transport Limited)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
*Competition in Transportation: Policy and Legislation
in Review*, Committee study, 55:49-66
- Old Port of Montreal** *see* Cruise ship industry—Coasting trade
- Oligopolies** *see* Airline industry—Competition
- Olsen, Barry** (Canada Transpacific Stabilization Agreement)
References, background, 56:6
Transportation policy, NTA Review Commission report,
*Competition in Transportation: Policy and Legislation
in Review*, Committee study, 56:6-19
- Ontario** *see* Coal—Western; High speed rail—Studies; Highways
and roads; Marine insurance; Rail line abandonment—
Algonquin Park; Shipbuilding industry—Rationalization;
Trucking industry—Licences—Saskatchewan
- Ontario Hydro** *see* Coal—Shipments
- Ontario-Quebec Rapid Train Task Force** (Carman-Bujold) *see*
High speed rail—Financing—Studies—Travel time;
Organizations appearing
- Open skies negotiations** *see* Airline industry—United States;
Europe; Specialty aviation—Aircraft
- Order in Council appointments**
Committee reviews, process, standing orders, 35:4-5
See also Canadian National Railways—President; VIA Rail
Canada Inc.—Board
- Orders of Reference**
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:3
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 34:3
Chairman, Vice-Chairmen, election, 21:3
Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:3
Committee membership, 1:3; 21:4-7; 29:3
Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:3
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:3
- Organization for Economic Co-operation and Development**
(OECD) *see* Shipbuilding industry—Government
assistance
- Organization meetings** *see* Procedure and Committee business
- Organizations appearing**
A.D. Marks & Associates Inc., 30:18-31
Air Canada, 6:5-24; 24:5-33
Air Transport Association of Canada, 2:17-28; 10:83-91
Aircraft Operations Group Association, 53:16-29
Amtrak, 10:25-36
Asea Brown Boveri Inc., 9:51-76
Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada),
56:19-28
Association of Consulting Engineers of Canada, 9:5-25
Atlantic Provinces Transportation Commission, 5:86-98
Bombardier Inc., 9:25-51
Brandon, Man., 52:40-50
Brookville Transport Limited, 55:49-66
Canada Grains Council, 52:59-71
Canada Ports Corporation, 16:4-31; 53:44-58
Canada Transpacific Stabilization Agreement, 56:5-19
Canada-United Kingdom Freight Conference, 43:4-14, 16-8
Canada Westbound Rate Agreement, 54:73-83
Canadian Air Line Pilots Association, 3:35-49; 48:16-32
Canadian Airlines International Ltd., 27:4-35
Canadian Business Aircraft Association, 48:32-49
Canadian Coast Guard, 17:4-19; 20:5-23
Canadian Fertilizer Institute, 49:4-18
Canadian Importers' Association, 30:4, 9, 15
Canadian Industrial Transportation League, 48:4-16

Organizations appearing—Cont.

- Canadian International Freight Forwarders Association, Inc., 54:50-6
- Canadian Manufacturers' Association, 47:4-19
- Canadian Maritime Industries Association, 14:34-51
- Canadian National Railways, 7:13, 20-1, 25-8, 30-1; 19:4-19, 21-7; 23:4-26; 38:4-32
- Canadian Offshore Vessel Owners Association, 15:25-37
- Canadian Oilseed Processors Association, 52:50-9
- Canadian Owners and Pilots Association, 2:4-16
- Canadian Passenger Vessel Association, 12:16-30
- Canadian Petroleum Products Institute, 31:4, 14
- Canadian Pulp and Paper Association, 54:20-32
- Canadian Railway Labour Association, 41:24-49
- Canadian Shipowners Association, 41:4-24
- Canadian Shippers' Council, 54:57-67
- Canadian Trucking Association, 44:4-21
- Canadian Union of Public Employees, 3:23-34; 50:4-24
- Central Western Railway, 51:28-39
- Chamber of Shipping of British Columbia, 12:30-3; 51:49-57
- Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped, 52:26-40
- Communications Plus, 56:64-84
- Conair Aviation Ltd., 51:5-15
- Consumer and Corporate Affairs Department, 50:25-42
- Consumers Association of Canada, 6:40-53
- Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport, 3:5-23
- CP Rail System, 6:24-39; 25:19-38; 42:4-29
- Crewe and Marks Barristers and Solicitors, 29:12-6
- Defunct National Transportation Act Review Commission, 39:4-34
- Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association, 4:4-16
- Federation of Canadian Municipalities, 4:16-23; 10:67-82
- First Air, 46:4-32
- Friends of the Earth, 32:4-20
- F.W. Myers & Co. Inc., 31:14-20
- Graydon Motors - DBR Credit Corporation, 30:48-51
- Halifax-Dartmouth Port Development Commission, 56:46-63
- Halifax Port Corporation, 56:29-45
- High Speed Rail Association, 10:5-25
- Imperial Oil Limited, 31:4-14
- Industry, Science and Technology Department, 15:4-24
- International Association of Machinists and Aerospace Workers, 45:5-22
- LUSCAR Ltd., 53:29-43
- Manitoba Pool Elevators, 52:5-15
- Motor Vehicle Manufacturers' Association, 30:4-18
- National Auto Auction Association, 31:20-9
- National Auto League, 29:16-24
- National Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers Union of Canada (CAW - Canada), 54:32-49
- National Transportation Agency, 26:33-54; 37:4-8, 10-6
- New Brunswick Department of Transportation, 55:35-48
- Northwest Cruiseship Association, 12:6-16
- Novacor Chemicals Ltd., 51:39-49
- Ontario-Quebec Rapid Train Task Force, 8:4-17
- Propane Gas Association of Canada Inc., 30:42-7
- Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors, 10:37-67
- Railtech Ltd., 47:20-36

Organizations appearing—Cont.

- Railway Association of Canada, 53:4-15
- Saint John Board of Trade, 55:23-35
- Saint John, N.B., 55:67-85
- Saint John Port Corporation, 55:5-23
- Saskatchewan Department of Highways and Transportation, 54:5-20
- Seafarers' International Union of Canada, 14:4-25
- Sinclair-Cockburn Insurance Brokers, 29:5-11
- St. Lawrence Cruise Lines, 14:25-33
- STOP Inc., 32:20-9
- Thunder Bay Harbour Commission, 52:15-25
- Transport 2000, 8:17-34; 44:21-34
- Transport Department, 1:11-23; 4:13; 5:12, 16-8, 25-7; 13:4-40; 14:52-72; 18:14-5; 28:5-33; 32:30-47; 33:8, 11-2, 14-5, 17-20; 34:7-14; 40:4-22
- Transportation Safety Board, 25:4-18
- United Grain Growers, 52:72-83
- United Transportation Union - Canada, 54:67-73
- Vancouver Port Corporation, 51:58-72
- VIA Rail Canada Inc., 7:4-29, 31; 26:4-32; 35:5-23; 45:22-40
- Western Canadian Shippers' Coalition, 51:16-28
- See also individual witnesses by surname*
- Ottawa, Ont.** *see* Airline industry—International routes; High speed rail—Quebec City—Terminals; Passenger transportation—Intermodal
- Ottawa Valley** *see* Rail lines—Sharing; Rail passenger transportation—VIA Rail
- Pacific Pilotage Authority**
Chairman, appointment, Chamber of Shipping of British Columbia consultations, 51:56-7
- Pacific Rim** *see* Air Canada—Alliance
- Pacific Western Airlines (PWA)**
Fleet, unencumbered ownership, percentage, 24:9
See also Air Canada—Alliance
- Pageot, André** (Transport Department)
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 34:7-8, 10-1
- Panamax dry dock** *see* Shipbuilding industry—Vancouver
- Paquette, J.R.** (VIA Rail Canada Inc.)
VIA Rail Canada Inc., corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:26, 31
- Parent, Gilbert** (L—Welland—St. Catharines—Thorold)
References, *in camera* meeting, 1:4-5
- Paris, France** *see* Air transport—Traffic; Automobile transportation—Modal; Scribe Hotel
- Park, Terry** (Western Canadian Shippers' Coalition; Novacor Chemicals Ltd.)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:19, 21-2, 24-6, 28, 45-8
- Parkes, Roy** (Canadian Fertilizer Institute)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 49:4, 8, 10-1
- Parkin plan** *see* Lester B. Pearson International Airport—Expansion

- Parliament** *see* CP Rail System—Employees
- Parliamentary Channel** *see* Procedure and Committee business—Proceedings
- Parliamentary Dining Room** *see* Procedure and Committee business—Meetings
- Passenger transportation**
 Infrastructure expansion, high speed rail development, relationship, 7:8
 Intermodal services, 3:9-10
 Air transport-high speed rail, 8:20, 29, 32
 Alberta, Air Canada-Greyhound Bus Company links, 6:6, 23; 10:87
 Consumers Association of Canada position, 6:43, 46
 Europe, air-rail links, 6:8
 Government policy, development, 7:7-8, 15-6; 9:73-5
 Montreal-Ottawa-Toronto triangle, adequacy, 10:56-8
 Other countries, comparison, 10:70
 Population decline, projections, impact, 9:75-6
 Public transit-high speed rail, 8:30-1
 Reservation systems, Air Canada-VIA Rail Canada Inc., integration, 6:22-3
 Shifts, subsidies, pricing structures, impact, 9:24-5
 Subsidies, 8:7; 10:9-10, 12
 VIA Rail Canada Inc. plans, 26:32
 Special needs passengers, 6:44
 Subsidies, 6:43
 See also Passenger transportation—Intermodal
See also Air passenger transport; Automobile transportation; Buses; Cruise ship industry; High speed rail; Rail passenger transportation; Taxis
- Patenaude, Jean D.** (VIA Rail Canada Inc.)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 45:37
- Pattison, Robert K.** (High Speed Rail Association)
 High speed rail, Committee study, 10:9-14, 18-25
- Payne, Thomas** (Central Western Railway)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:28-39
- Payroll taxes** *see* Railway industry—Taxation
- Payson, L. Russell** (Canadian Business Aircraft Association)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 48:39, 42-5
- Pearson Airport** *see* Lester B. Pearson International Airport
- Pedersen, Ray** (Northwest Cruiseship Association)
 Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:11, 13, 16
- Pensions** *see* Canadian National Railways—Work force; Railtech Ltd.
- Pepler, Bill** (Canadian Owners and Pilots Association)
 Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:4-6, 9-16
- Perkins, Stuart R.** (Canadian Importers' Association)
 Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:4, 15
- Persons with Disabilities, Acts respecting (amdt.)(Bill C-78)—Secretary of State of Canada**
 References *see* Transportation systems—Disabled persons
- Petrochemical industry**
 Competitiveness, transportation costs, impact, 51:40
 Competitive line rates, importance, 51:42-8
- Pickering Airport** *see* Land use planning—Airports
- Pilotage services**
 Certificates
 Examination system, irregularities, 41:22-3
 Issuance, Blouin committee recommendations, 20:6
 Compulsory pilotage
 Charges, Laurentian Pilotage Authority invoices, Canadian Shipowners Association non-payment, protest, 20:5
 Exemptions, Great Lakes Pilotage Authority criteria, validity, Gauthier report, 20:6-8; 40:13-4
 Double pilotage, 41:23
 Pilots, Canada Labour Code, exemption, 41:23
 Tariffs
 Arbitration, National Transportation Agency role, 26:52-3
 Canadian Shipowners Association members, annual payments, 41:5, 9
 Freeze, 40:12
 Increases, inflation rate, comparison, 41:22
See also Pacific Pilotage Authority
- Pilots** *see* Aviation documents; Occupational health and safety
- Pipelines**
 Safety investigations, Transportation Safety Board jurisdiction, 25:14
- Pittsburgh, PA** *see* Airline industry—International routes
- Plan 2-1/2** *see* Freight transportation—Multimodal
- Platt, John E.** (Canadian Railway Labour Association)
 Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 41:35-6
- Pleau, Jules** (Bombardier Inc.)
 High speed rail, Committee study, 9:25
- Pocket cruisers** *see* Cruise ship industry
- Pollution** *see* Air pollution; Marine spills—Oil; Pollution taxes
- Pollution taxes**
 Provincial, 32:15
- Popp, Alfred** (Transport Department)
 Marine Insurance Act (Bill C-97), 36:7-8
- Porsche automobiles** *see* Motor vehicle emissions
- Port Colborne, Ont.** *see* Grain elevators and terminals—Eastern
- Port of Halifax Gateway Council**
 Establishment, mandate, 56:44, 46
- Porter, Michael** *see* Environmental technologies
- Ports**
 Authorities, jurisdiction, restrictions, 56:17-8

Ports—Cont.

- Bulk cargo traffic, 16:6
 - Diversion through United States ports, 16:15
 - Increase, 16:11-2
 - Market fluctuations, international factors, impact, 16:9
- Competitiveness
 - Committee inquiry, establishment, 12:4
 - Committee study, 16:4-31; 17:4-19; 19:4-28; 20:5-23
 - Conference, Halifax, 21:8
 - Cost-recovery program, impact, traffic diversion, 16:28; 17:9-13; 20:12-4
 - Halifax, Canadian National Railways expenditures, government assistance, 23:23-4
 - Railway taxation, impact, 19:5-6, 9; 51:64
 - United States, comparison, 16:18; 19:4-5; 49:15-6
 - See also Ports—Container—Local
- Container traffic
 - Competitiveness, study, 16:6, 17
 - Diversion through United States ports, 16:10, 14-5
 - Rail links, 16:6-9; 19:4
 - Doublestack container trains, Canadian National Railways services, 19:6
 - Subsidies, United States comparison, 19:8-9
 - St. John, CP Rail System operations, termination, impact, 25:34-5
 - Trucking services, role, 16:20
 - Volume, decline, 16:12
 - See also Hamilton Port
- Employment, 16:14
- Financing, borrowing authority, restrictions, United States ports, comparison, 56:54-5
- Government loans, interest, cancellation, 53:56-7
- Inland transportation systems, links, importance, 55:21-2
- Local port corporations
 - Autonomy, 39:27; 51:60-1, 66-7; 55:11, 18-9
 - Competitiveness, labour costs, taxation, impact, 55:18-20
 - Creation, 16:11-2
 - See also Ports—System
- Municipalities, relationship, 52:24
- Policy, legislation, objectives, 16:11
- Projects, blanket approval process, implementation, 53:47, 54
- Rail links
 - Canadian National Railways services, improvements, 19:6-7
 - Efficiency, enhancement, 56:45
 - Importance, 55:20-1, 33-4
 - United States ports, utilization, increase, 49:16
 - See also Ports—Container traffic
- Role, national economic interest, protection, 53:46, 57
- Subsidies
 - Transport Department ports, 16:15-6, 21-2
 - See also Ports—Container
- System, administration, structure, 16:4-5
 - British Columbia, lower mainland, rationalization, 51:60-2
 - Canada Ports Corporation/local port corporations, relationship, Canada Ports Corporation Act provisions, 16:28-9; 55:10-3; 56:44, 55
 - Canadian Coast Guard role, 17:7-8
 - Efficiency, review, need, 53:45-6, 51, 57-8; 55:15, 21
 - Jurisdictions, overlap, 51:59; 53:45; 55:32
 - Local airport authorities model, applicability, 53:47

Ports—Cont.

- System, administration, structure—Cont.
 - Policies, procedures, streamlining, 53:47
 - Rationalization, mega-ports, creation, possibility, 16:17-9
 - Liberal Party of Canada position, 53:55-6
 - See also Ports—Traffic
- Traffic, tonnage, value, 17:8
 - Increase, administrative structural changes, impact, 53:47, 50
- Transit ports, administration, Canada Ports Corporation jurisdiction, 53:45
 - See also Belledune Port; Churchill Port; Delta Port; Economy; Halifax Port; Hamilton Port; Harbours, wharves and breakwaters; Montreal Port; Port Colborne, Ont.; Seattle-Tacoma Port; Sept-Îles Port
- Ports Canada** see Canada Ports Corporation
- Potash** see Fertilizer industry
- Prairie provinces** see Grain transportation and handling system—Short-line; Highways and roads—Damage; Railway rationalization
- Prairie Rail Action Committee** see Railway rationalization
- Predatory pricing**
 - Competition Act provisions, 50:26-7
- Prescott, Ont.** see Grain elevators and terminals—Eastern
- Private sector** see Aviation security; High speed rail—Operating costs—Ownership; Rail lines—Short-lines; Rail passenger transportation; Shipbuilding industry—Ownership; Transportation systems—Infrastructure
- Privatization** see Air Canada; Canadian National Railways; Transportation—Infrastructure
- Procedure and Committee business**
 - Acting Chairman
 - Election following *in absentia* election of Chairman, M. (Belsher), 21:10-1, agreed to, 9
 - Taking Chair, 9:11; 21:11; 23:4; 56:44
 - Agenda and procedure subcommittee, membership, 1:5
 - Bills
 - Clauses, adopting severally, 33:7-8
 - Consideration, two simultaneously, 34:7
 - Re-consideration of previously passed bill, agreed to by unanimous consent, 34:5
 - Reprint, cost, 33:20
 - Bills, amendments
 - Amending section of original Act, 5:13-4; 18:21
 - Beyond scope of bill, 5:18-9
 - Contradicts earlier decision, 18:10, 17
 - Imposes conditions on application of laws under provincial jurisdiction, 33:16
 - Infringing upon Royal Recommendation, 5:14
 - Introduces new condition, 18:20
 - Non-member moving, not allowed, 33:18-9
 - Previously passed, re-consideration, wording changed by unanimous consent, 34:5
 - Recommendations by witnesses, compilation, researcher preparing, 31:29
 - Renumbering, 36:15
 - Submission, 3:49-50; 4:24; 14:72; 31:29

Procedure and Committee business—Cont.

Bills, amendments—*Cont.*

Withdrawal, 18:8-9, 14, 19

Briefing session, 24:3

Briefs

Addendum, tabling, 31:14

Distribution, 16:17; 51:57

Budget, draft, submission to Liaison Committee,

M. (Atkinson), 1:24, agreed to, 6

Business meetings, 1:5-6, 23-5; 11:39; 12:4; 20:4; 21:8; 24:3;
25:3; 38:3; 53:3

Chair, casting vote, declining, 1:9

Chairman, election

M. (Blenkarn), 1:8, agreed to, 4

In absentia, M. (Marcel R. Tremblay), 21:10, agreed to on
division, 8

Conferences, members and staff attending, approval, seeking,
agreed to, 21:8

Documents

Appending to minutes and evidence, 50:4, agreed to, 3;
51:16, agreed to, 3

Distribution, request, 8:4

Erratum, 20:2

Government agency, notice of appointment, Committee
declining to consider, 57:40

Hospitality, working lunch, reimbursing Chairman,

M. (Richardson), 1:25, agreed to, 7

In camera meetings, 1:4-6; 12:4; 21:8; 22:25-7; 24:3; 25:3; 33:3;
46:3; 53:3

Proceeding to, 6:53; 8:34; 9:76; 20:23; 26:55; 28:33; 35:23;
36:17; 38:32; 44:34

Transcripts, retaining in Clerk's office, 1:5

Information, witness providing in writing at later date, 4:24;

6:23; 12:29-30; 20:15, 17; 23:21; 25:38; 26:32, 44, 51;

27:10; 35:10, 15-6, 22; 41:24, 49; 44:21, 24; 45:38, 40;

46:29; 47:16-7, 19; 48:49; 51:25, 45; 54:20, 71; 55:36

Meals, working lunch, Committee purchasing, 57:40

M. (Pronovost), agreed to, 9:3

M. (Keyes), agreed to, 34:5

Meetings

Joint, with subcommittee, 19:27-8

Teleconference, feasibility, 56:83

Working lunch, Parliamentary Dining Room, 34:5

Members, former, commendation, recognition, M. (Angus),

13:40, agreed to on division, 3

Minister

Appearance, scheduling, 4:24-5

Inviting, 12:4; 21:12

Speaking notes

Accepted as read, 40:4

Filed as exhibit, 40:4, agreed to, 3

Minutes and evidence, reprint, *Issue 55*

Motions

Admissibility, 5:13-4, agreed to by unanimous consent, 6

Deferral, M. (Angus), negated, 1:10

Order in Council appointment, urging government to

reconsider, M. (Angus), 37:17-9, negated, 3

Organization meetings, 1:4-10, 23-5; 21:10-6

Printing

Minutes and evidence, 550 copies, 1:5

Procedure and Committee business—Cont.

Printing—*Cont.*

Reports to House

2,000 copies, initial printing of 500 copies, 57:40

Tumble format, bilingual, 2,000 copies, 11:38

Proceedings, broadcasting

OASIS network, audio coverage, types, 41:4

Parliamentary Channel, 41:24; 43:19; 44:4

Televised session, 54:5-83

Questioning of witnesses, time allotment, 1:5

Quorum, meeting and receiving/printing evidence without,
1:4

M. (Manley), agreed to, 23:4

Reports to House

Draft, consideration, 11:37-9

Editorial/typographical changes, Chairman authorization,
11:39; 57:40

Government response, request, 11:39; 57:40

Presentation, deadline, 11:38

Tabling, 57:40

Title, 11:38; 57:40

Room

Size, complaints, 45:4-5, 22; 47:7, 12, 22

Telephones, use, 25:29

Video equipment, availability, 25:6-7

Slide presentation, 9:52

Staff

Consultants, hiring, 1:5

Contract, extending, 9:4; M. (Keyes), 19:28, agreed to, 3

Library of Parliament researchers, retaining, 1:5

Text editor, hiring, 11:39; 22:26; 57:40

Studies and inquiries, establishment, 12:4

Sub judice convention, matters before judicial tribunal,
questions restricted, 24:4-5, 11-2, 21; 27:4

Subcommittee

Budget, M. (Angus), 21:12-3, agreed to, 9

Establishment, membership, terms of reference, 12:4

Travel, budget, submission to Liaison Committee, 21:8

Subcommittee report

Approval, M. (Angus), 21:13-4, agreed to, 9; 21:14-6,
withdrawn by unanimous consent, 9; 22:26

Changes, editorial/typographical, Chairman authorized to
make, 22:26

Draft, consideration, 22:25-7

Government response, request, 22:26-7

Language, english/french versions, concordance, 22:26

Presentation to House by Chairman, authorization, 22:26

Title, 22:26

Travel, budget, draft, submission to Liaison Committee,

M. (Marchi), 1:24-5, agreed to, 6

Vice-Chairman (government)

Election

In absentia, M. (Blenkarn), 1:8, agreed to, 4

M. (Belsher), 21:11-2, agreed to, 9

Taking Chair, 2:4; 3:32; 5:12; 10:66, 82; 21:12; 23:4; 30:4;
31:4; 34:7; 41:4; 43:4; 48:4; 50:41; 52:55; 54:51

M. (Angus), 21:12, agreed to, 9

Vice-Chairman (opposition)

Election, 11:39

In absentia, M. (Keyes), 1:8-9, tie vote, 4

M. (Blenkarn), 1:8-10, negated, 4

Procedure and Committee business—Cont.Vice-Chairman (opposition)—*Cont.*Election—*Cont.*

M. (Manley), 21:12, agreed to, 9

Nomination, withdrawal, 1:5

Taking Chair, 2:23; 16:21

Video presentation, 25:9; 31:21

Broadcasting on OASIS network, proposal, 25:7

Votes in Committee, tie, 1:9

Tie vote, declared lost, 37:19

Votes in House, members pairing, legal ramifications, 26:29

Witnesses

Credibility, Member impugning, 3:19; 4:15

Expenses, Committee reimbursing, 1:5

Productivity

High speed rail project, impact, 10:8

See also Canadian National Railways; CP Rail System;

Railway industry; Shipbuilding industry—

Competitiveness

Pronovost, Denis (PC—Saint-Maurice; Ind—Saint-Maurice as of June 17, 1993) (Vice-Chairman)

Aeronautics Act, 2:26

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:26; 5:12-5, 17-9, 22-3, 25, 27-8

Air transport, 9:37-8

Airport noise abatement regulations, 3:32-3; 5:18-9

Automobile transportation, 6:14; 9:67

Chairman, rulings and statements

Bills, amendments

Amending section of original Act, 5:13-4, in order

Beyond scope of bill, 5:18-9, not in order

Infringing upon Royal Recommendation, 5:14, not in order

High speed rail, Committee study, 6:12-4, 21, 23-4, 31-3; 9:37-41, 65-7; 10:33-4, 52-6, 66

National unity, 10:53

Occupational health and safety, 3:33

Procedure and Committee business, business meeting, 21:8

Rail passenger transportation, 6:31-2; 10:33

References

Election as Vice-Chairman, 1:8

In camera meetings, 1:4-6; 11:37-9; 21:8

Vice-Chairman, taking Chair, 2:4; 3:32; 5:12

Residential housing, 5:14

Propane

Commercial outlets, infrastructure, 30:44

Propane Gas Association of Canada Inc. *see* Alternate fuel vehicles—Natural gas; Organizations appearing**Property rights** *see* Aeronautics; High speed rail—Rights-of-way; Land use planning**Property taxes** *see* Railway industry—Taxation; Residential housing—Airports**Protectionism** *see* Ships—Imports

Provinces *see* Alternate fuel vehicles—Regulation; Atlantic provinces; Automobiles—Inspections; Eastern provinces; Federal-provincial relations; Interprovincial relations; Interprovincial trade; Land use planning; Mine countermeasure vessels; Motor vehicle emissions—Control; Motor vehicle imports *passim*; Motor vehicles—National safety marks; Pollution taxes; Prairie provinces; Rail safety—Short-lines; Railway industry—Regulation; Transportation industries—Taxation; Trucking industry—Safety; Western Grain Transportation Act—Reforms; Western provinces

Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability (Brander-Smith) *see* Marine spills**Public transit**

Disabled persons, accessibility

Interlake region, Manitoba, handi-vans, 52:39

Urban systems, 52:35-6

Equipment, manufacturing, Bombardier Inc. capacity, 9:26

Municipalities, role, 10:81

Urban Transit Development Corporation system,

Bombardier Inc. contract, 9:33

See also Buses; Passenger transportation—Intermodal;

Railway rationalization—Eastern network

Pulp and paper industry

Exports to United States

Competitiveness, transportation costs, impact, 54:21-6, 31

Newsprint recycling, impact, 54:24

Product quality, other countries, comparison, 54:24-5

Raw materials, finished products, transportation modes, National Transportation Act impact, 54:27-8

Shipments to eastern markets through United States, 54:28-9

See also Freight rates—Competitive; Rail lines—Short-lines; Railway rationalization—Area network**Pushkin** *see* Cruise ship industry—Foreign ships**PWA** *see* Pacific Western Airlines**Quail, R.A.** (Transport Department; Canadian Coast Guard)

Canadian Coast Guard mandate, role, Committee study, 20:5-23

Ports, competitiveness, Committee study, 17:4-19; 20:5-23

Transportation, current issues, Committee study, 13:19

Quebec *see* Champlain Bridge; Construction industry;

Gambling cruise ships; High speed rail—Rights-of-way;

Highways and roads—Interprovincial; Jacques-Cartier

Bridge; Marine insurance; Motor vehicle imports—

Wrecked; Rail line abandonment; Railway industry—

Taxation; Shipbuilding industry—Rationalization;

Trucking industry—Taxation

Quebec City-Windsor corridor *see* Automobile transportation;

High speed rail; Lester B. Pearson International Airport—

Traffic; Rail freight transportation; Rail passenger

transportation; Regional development—High speed train

Quebec Civil Code *see* Marine insurance**Quebec-Windsor Coalition of Corridor Mayors** *see* High speed rail; Organizations appearing

Racine, Pierre H. (Canadian Shippers' Council)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:61-4, 66-7

Radios *see* Telecommunications**Rail accidents**

Derailments

Increase, VIA Rail Canada Inc., axle failures, 25:10-1; 26:4-5

Oakville, Man., CP Rail System, cause, 25:37-8

Inspections, reductions, impact, 54:43

Level crossings, 25:7-8

Preventive measures, 25:11

Main-line derailments, TSB inquiry, 25:10-1; 40:21-2

Nakina, Ont., deaths, 41:36

Sarnia, Ont., causes, 54:35

Smiths Falls, Ont., VIA Rail Canada Inc.-CP Rail System freight trains, Transportation Safety Board investigation, 25:8; 26:16

Rail corridors *see* Calgary-Edmonton corridor; Fraser Valley-Vancouver corridor; Gatineau Valley corridor; Halifax-St. John corridor; Quebec City-Windsor corridor; Rail passenger transportation—United States Sarnia-Montreal corridor; Vancouver-Seattle corridor**Rail freight transportation**

Atlantic provinces, CP Rail System services, termination, 55:84-5

Canada-Mexico, uninterrupted service, CN Rail-American President Lines alliance, 23:26

Efficiency, trucks, competitiveness, 55:50, 59-60, 63

High speed, feasibility, 7:25

Light freight, intermodal traffic, 7:28

Maple Leaf route, 16:6-9

Modal shifts, losses to trucking industry, 38:4, 21

Transportation deregulation, impact, 41:45-6

North-south links, 23:18-9

Operating costs, United States comparison, 56:32-3, 36-7

Quebec City-Windsor corridor

Canadian National Railways services, market share, 7:22-3

Rationalization, Canadian National Railways-CP Rail System services, 6:28-30; 7:26-7; 8:27; 9:59

Traffic, overnight, percentage, 7:24-5

Traffic, national, Saskatchewan percentage, 54:5

United States

Markets, accessibility, Sarnia-Port Huron Tunnel completion, impact, 56:30

See also Rail freight transportation—Operating costs

See also Container shipping; Environment—Transportation; Halifax Port—Viability; Ports; Saskatchewan; Vancouver Port Corporation

Rail line abandonment

Anti-competitive purposes, restrictions, 52:54

Applications, moratorium pending definition of national rail network, proposal, 44:26; 53:11-2, 14, 22, 26; 55:29-30, 37, 41, 91; 56:60

Atlantic provinces, rate, 56:41-2

Canadian National Railways, Capreol to Winnipeg mainline, 38:26-8

CAW-Canada position, 54:38-9

Rail line abandonment—Cont.

Connections to United States, interchanges, regulatory review, 49:7-8; 51:17, 20-1, 25, 43-4

CP Rail System application, main line, Sherbrooke-Saint John, sale to Railtech Ltd., National Transportation Agency hearings, 25:19; 39:10-1; 47:28; 55:22, 45-7; 56:60

Interventions filed, number, 55:71

Saint John Board of Trade position, 55:25-6

Saint John, N.B., ownership of portion of line, implications, 55:72

Transport Minister intervention, 40:8-9; 55:79-80

VIA Rail Canada Inc.

Intervention, possibility, 35:19

Running rights, impact, 47:36

See also Rail passenger transportation—Atlantic provinces;

Railway rationalization—Atlantic—National; Saint John Port

Criteria, public interest considerations, determination, process, 26:39-40; 38:6-10, 23; 39:7; 42:5, 25-6; 48:5-7; 49:9-10; 51:26-7; 52:20-3, 46; 54:68; 55:9-10, 13-5, 28, 37-8, 71, 76-7

Legal precedents, body of law, 48:11-2

Public interest, definition, 51:25-7; 52:12-3; 55:40-1; 56:63-4

Transport 2000 position, 44:22, 31

See also Rail line abandonment—Light-density

Fisher Branch line, Manitoba, System Improvement Reserve funding, 52:10-1

Gateways, 55:17

Grain-dependent branch lines, 19:16

Acceleration, simplification, United Grain Growers position, 52:73-4

Canadian Industrial Transportation League position, Saskatchewan Wheat Pool position, variance, 48:14

Evaluation, criteria, Manitoba Pool Elevators recommendations, 52:5-7

Protection, freeze until 2000, 52:10, 13-4

Saskatchewan, alternatives, Southern Rails Co-operative experiment, 13:37-8

See also Highways and roads

Light-density lines, criteria, conditions, Canadian Industrial Transportation League proposal, 48:4-5, 7-9, 12-3

Main lines, 55:17-8

Strategy, development, 41:44; 55:25-6

See also Rail line abandonment—CP Rail System; Rail lines—Short lines

Process

National Transportation Agency role, 26:38-9, 44-5; 42:24-5; 48:5; 52:67-70; 55:71; 56:31

Rivard position, public pronouncements, appearance of bias, 37:6-7, 11

Saskatchewan position, 54:7

Timeframe, submissions deadline, streamlining, 56:48-9, 56-7

United States comparison, 47:22-3

Quebec, 48:5

See also Rail line abandonment—Rights-of-way

Rails, reuse, recycling, 25:31-2

Rights-of-way, banking, Transport 2000 proposal, 44:22

Rails to Trails role, Gatineau Valley corridor, Quebec, 44:31-2

Small railways, criteria, 53:8

Rail line abandonment—Cont.

- Western provinces, freeze, WGTA provisions, 23:7-8
- See also Highways and roads—Damage—New Brunswick;
- Rail passenger transportation—VIA Rail Canada Inc.;
- Railway industry—Competitiveness

Rail lines

- Algonquin Park, Canadian National Railways line, closure, Ontario government proposal, 25:37; 42:27
- Branch lines
 - Conversion to feeder operations, 47:23
 - Ownership by Crown, 52:81
 - Rehabilitation program, 25:31-2
- Competitive access provisions, 52:63; 53:9
 - Federal-provincial connections, origin point, 51:18
 - Procedure, timeframe, United States comparison, 51:31
 - United States carriers, restrictions, 51:24; 56:43
- Halifax-Montreal, Canadian National Railways
 - Rate structure, confidentiality, 19:21, 26
 - Viability, container traffic, relationship, 19:9
- Level crossings, grade separations, improvements, funding, 23:11
 - Regional railways, contributions, 53:7-8
- Okanagan subdivision, operation, flexibility, collective agreement, 54:71-2
- Ownership, public, 25:23-4; 42:7; 53:15, 37-8
 - Crown corporation, European model, feasibility, 23:15-6
- Regional
 - Regulation, government departments, agencies, multiplicity, 51:29-31
 - See also Rail lines—Level
- Sharing, Canadian National Railways/CP Rail System, east of Thunder Bay, 39:6; 52:63
 - Competition Act provisions, 50:36-7
 - Ottawa Valley, 42:7-8
 - Studies, 52:68-9
 - Transport 2000 position, 44:22, 25
 - See also Railway industry—Competition
- Short-lines, private sector operation, 39:6; 42:11; 45:18-9; 47:31-2, 35-6; 52:63
 - Atlantic Provinces Transportation Commission position, 55:96
 - Canadian entrepreneurs, lack of interest, 55:72
 - Canadian Railway Labour Association position, 41:30-1
 - Commercial viability, 52:73-4
 - Control, federal authority, 55:46, 82
 - Employees, collective agreements, extension, successor rights, provincial jurisdiction, 41:38-9; 47:14-6, 23-4, 27-8; 48:15-6; 51:26, 29-30, 32-3, 35-9; 54:19, 37-8, 45-6; 56:31
 - Entry costs, 51:32-4
 - Financing, venture capital, availability, 47:34-5
 - Funding, federal, 55:37-8
 - Goderich-Stratford, Railtech Ltd. purchase, 47:20-1
 - Land values, 51:33-4
 - Main lines, abandoned sections, 52:16-7, 20
 - New Brunswick position, 55:48
 - Operating costs, 51:34
 - Ownership, transfer, delays, 47:23-5
 - Policy, need, 47:5, 14, 16-7
 - Profitability, factors, 38:8-9; 47:26
 - Pulp and paper industry position, 54:30

Rail lines—Cont.**Short-lines, private sector operation—Cont.**

- Railway Association of Canada position, 53:4-6
- Role, 55:63
- Saskatchewan legislation, 54:19, 30
- Subsidies, WGTA funding, 47:23; 52:11, 73-6
- Transport 2000 position, 44:22
- Truro-Sydney line, Railtech Ltd. purchase, 19:18-20, 24-6; 38:7-8, 22-4; 41:38; 47:20-2, 26-7, 36
- United Transportation Union - Canada position, 54:71
- See also Rail passenger transportation—VIA Rail; Rail safety
- Trespassing
 - Enforcement, railway companies, jurisdiction, 53:4, 13-4
 - Penalties, 45:24
- Tunnel, St. Clair River, Canadian National Railways construction, 23:18
- Vancouver Island, constitutional obligation, 48:12
- VIA Rail Canada Inc. purchases, funds, availability, 45:38
- See also Churchill Port; Fisher Branch line; Sherbrooke-St. John line; Truro-Sydney line

Rail passenger transportation

- Atlantic provinces, VIA Rail Canada Inc. service
 - CP Rail System line abandonment, impact, 26:7, 14-5, 18, 20; 55:77-8
 - Equipment, modernization, 35:14
 - Usage, cost-recovery rates, *Atlantic, Ocean* trains, 26:18-21
- CP Rail System service
 - Historical, quality, 6:24-5
 - Trois-Rivières-Montreal, cancellation, 6:31-2
 - See also Rail passenger transportation—Atlantic provinces—VIA Rail
- Disabled persons, accessibility, VIA Rail Canada Inc. service cuts, impact, 52:37, 39
- Dorval International Airport to Mirabel International Airport, feasibility, 6:35
- Electrification, United States comparison
 - Amtrak northeast corridor, public funding, 10:27-8
 - California, 10:36
- Employees, free passes, 45:36-7
- Hamilton, VIA Rail Canada Inc. terminal, relocation to Dundas, 26:24
- Improvements, high speed rail impact, Federation of Canadian Municipalities position, 10:68-9, 79
- Light rapid transit, Toronto to Hamilton Airport, feasibility, 3:15-6
- Members of Parliament, free passes, House of Commons reimbursing VIA Rail, proposal, 45:26-7, 33, 35-6, 39-40
- Northern and remote communities, flag stops, protected routes, VIA Rail Canada Inc. service
 - Cost, 26:31
 - Mandate, 35:10
 - Status, 13:15-6; 26:9-10
 - Subsidy, 45:31-2
- Passengers
 - Characteristics, identification, 26:30
 - Loads, increase, attracting from other modes, 26:12-4
 - Equipment modernization, impact, 35:14-5
 - Private operators, Great Canadian Rail Tours, *Rocky Mountaineer* service, 26:28

Rail passenger transportation—Cont.

- Public attitudes, 26:21-2
- Train travel culture, 8:25
- Quebec City-Windsor corridor, VIA Rail Canada Inc. services
 - Competition, Nationair Canada Inc., Toronto-Montreal route, 26:12-3, 16
 - Increase, 26:12
 - Profitability, 7:22
- Regional routes, VIA Rail Canada Inc. service, 35:12
- Role, public policy, 26:26-8
 - Development, Royal Commission on National Passenger Transportation role, 13:6-7
 - LeFrançois position, 35:16-7
- Subsidies
 - User pay, Royal Commission on National Passenger Transportation recommendations, Canadian National Railways position, 23:17-8
 - Visibility, 35:12-3
 - See also* Rail passenger transportation—Remote areas—Transcontinental; VIA Rail Canada Inc.
- Taxation, 45:37-8
 - United States comparison, 45:33-4
- Transcontinental, VIA Rail Canada Inc. service
 - Profitability, 26:10
 - Southern line, re-establishment, possibility, cost estimates, 26:10-1, 31-2; 52:40-1, 43-4, 46
 - Subsidies, 26:31
- United States, Amtrak northeast corridor
 - Market share, operating cost recovery, 10:25-6
 - Metroliner, business travel, percentage, 10:33
 - See also* Air transport—Traffic; High speed rail—Track systems; Rail passenger transportation—Electrification—VIA Rail
- VIA Rail Canada Inc. services
 - Branch line abandonments, impact, 45:26-30
 - Budget cuts, impact, 45:27, 38-40
 - Business travellers, fax machines, cellular phones, availability, 26:18
 - Canadian National Railways/CP Rail System merger, impact, 45:37
 - Canrail pass, Canadian/non-Canadian residents, discriminatory features, 26:28-9
 - Customer satisfaction, survey results, 26:6
 - Cuts, 6:42; 10:71-2
 - See also* Rail passenger transportation—Disabled persons
 - Development, Amtrak northeast corridor services, interdependence, 10:33
 - Economic statement, Dec. 2/92, impact, 26:14
 - Equipment, upgrading, 26:6, 8-9, 11-2
 - Expansion, possibility, 10:41; 35:10
 - Fares, discounts, bus industry opposition, 26:6
 - Criteria, private commercial interests, exclusion, 45:24-5, 30-1
 - Frequencies, increase, 26:5
 - Ottawa Valley, Canadian National Railways/CP Rail System consolidation, impact, 35:12
 - Profitability, high speed rail, impact, 8:11, 26, 33; 9:17-8
 - Protected routes, Transport Department review, 44:27
 - Public support, decline, 10:72-3

Rail passenger transportation—Cont.

- VIA Rail Canada Inc. services—Cont.
 - Quality, reliability, efficiency rate, 7:7; 10:57-8, 70-1; 26:5, 21
 - Short-lines, privatization, transfer of running rights, 47:23, 32-3
 - See also* Environment—Transportation; High speed rail *passim*; Passenger transportation—Intermodal; Railway rationalization; Tourism

Rail safety

- Canadian National Railways record, 40:22
- Equipment inspection, decline, 41:36
- Investigation, Transportation Safety Board decision, 25:10
- Level crossings, blockages, duration, impact, 25:17-8
- Sarnia-Montreal corridor, procedures, adequacy, 54:35
- Short-lines, jurisdiction
 - Federal-provincial division, 47:33-4
 - United States comparison, 47:25
 - Provincial regulations, divergence, 47:29-30
- Signal systems, maintenance, decline, 41:35-6
- Tanker cars, cross-border traffic, study, 26:41-2
- Transportation deregulation, impact, 54:39
 - Canadian Railway Labour Association position, 41:33-6; 42:13-4
 - CAW-Canada position, 54:34-5
 - See also* Rail yards—Switching

Rail yards

- Switching operations, automation, belt-packs, safety, 54:49-50
- United Transportation Union - Canada position, 54:72-3
- Thornton yard, Surrey, B.C., noise, complaints, 35:9; 38:30
- Trespassing, fines, 45:24

Rails to Trails *see* Rail line abandonment—Rights-of-way**Railtech Ltd.**

- Employees, pensions, 47:30-1
- General managers, women, 47:21
- Revenues, 47:20
- See also* Organizations appearing; Rail line abandonment—CP Rail; Rail lines—Short-lines

Railway Association of Canada

- Membership, 53:4
- See also* Freight rates—Compensatory—Final-offer arbitration; Organizations appearing; Rail lines—Short-lines

Railway industry

- Accounting methods, 9:20-1; 19:13; 35:13
- Bankruptcies, secured creditors, employees, position on hierarchy, 51:37
- Competition
 - Line sharing arrangements, impact, 51:38
 - National Transportation Act Review Commission recommendations, impact, 49:5-6; 51:16-7
- Competitiveness, 54:6-7
 - Global market forces, impact, 42:4
 - Rail line abandonment, impact, 48:5-7
 - Taxation, impact, 45:24; 53:6
 - United States comparison, 19:14-5; 25:20-1; 49:16
- Employment
 - High speed rail project, impact, 9:29; 10:8, 39

Railway industry—Cont.

Employment—Cont.

High speed rail project, impact—Cont.

United States, 10:20-1

Job losses, 45:9-10

Wages, average, United States comparison, 54:37

Financial difficulties, factors, 45:19; 47:10-1

Competition, impact, 54:5-6; 55:50

Transportation deregulation, recession, differentiation, 53:8-9, 21

Financing, restrictions, federal legislation, 51:29, 37-8

Foreign ownership/investment

Canadian National Railways position, 38:13

CP Rail System position, 42:17, 26

Infrastructure, equipment, taxation, depreciation rates, increase, 56:54

Investment, national transportation policy, impact, 25:21

Joint council, formation, 23:25

Labour relations, conductor-only contracts, 54:72

Legislation, federal-provincial harmonization, 54:7

Productivity

United States comparison, differences, factors, 42:18-9, 25-6

Wage levels, relationship, 54:69

Rail plant

Common-user concept, 39:6-7; 54:6; 55:73; 56:32

Feasibility study, 38:13-4, 18, 26

Government role, 49:10-2

Legislation, feasibility, 56:60-1

New Brunswick position, 55:42

Pilot project, 55:92; 56:32, 50

Saint John Board of Trade position, 55:30

Separating from operations, 23:15; 39:14-5; 41:13; 44:22; 47:24; 54:6-7; 55:59-60; 56:49-50

Third-party users, 39:25

United Transportation Union - Canada position, 54:68-70

Joint usage initiatives, 56:32, 49

Regional railways, needs, policy-makers, awareness, 53:6

Regulation

Acts, consolidation, 52:62

Provinces, jurisdiction, role, 47:25

Revenues, profitability, western provinces, 54:6

Rolling stock

Doublestack trains, five-pack cars, Canadian National

Railways leases, foreign, 19:10-2, 18

See also Railway industry—Taxation

Routes, north-south traffic, increase, transportation deregulation impact, 44:24; 52:70-1

Service, quality, decline, 55:47

Taxation, 23:20-1; 41:15; 42:12; 44:23; 53:8

Fuel taxes, 16:8, 15-6; 25:21, 24-5; 54:68

Manitoba, reduction, 25:28; 42:13; 52:17, 64

Payroll taxes, 25:25

Property taxes, 25:21, 24; 44:28; 52:64

Land appraisal, methodology, 54:13

Nova Scotia, replacement with through-put tax, 25:28-9; 44:28-9

Quebec, increase, 25:28

Rights-of-way, exemption, proposal, 53:10-1

Railway industry—Cont.

Taxation—Cont.

Property taxes—Cont.

Toronto, market value assessment, reversal, CP Rail System lobbying campaign, impact, 25:27-8; 42:13; 44:28

Rolling stock, capital cost allowance rates, United States comparison, 19:15; 25:22, 25

Studies, 19:5-6

Trucking industry, comparison, 42:6-7

United States, comparison, 19:5; 23:5; 25:24-5; 38:19;

42:5-6, 21-2; 44:28; 49:10; 51:64; 53:6; 55:80;

56:36-7, 54

See also Ports—Competitiveness; Railway industry—Competitiveness—Infrastructure

Technological developments, adaptation, labour unions, role, 41:27-8

Transportation deregulation, 23:6; 42:12

See also Rail freight transportation—Modal; Rail safety; Railway industry—Financial difficulties—Routes

United States companies

Canadian operations, impact, monitoring, 26:40-1

Viability, long-term future, government policies, impact, 42:8-9; 49:6-7

Work force

Railway rationalization, impact, 25:22-3

Wages, average, 41:39

Trucking industry, comparison, 41:41-4, 48-9

See also Railway industry—Productivity*See also* Grain transportation and handling system; High speed rail; Rail lines—Trespassing; Transportation policy—Development; United States; Vancouver Port Corporation—Viability**Railway rationalization**

Alliances, United States carriers, CP Rail System plans, 42:17

Area network study

Process, Canadian National Railways proposal, 38:12, 20

Pulp and paper industry participation, request, 54:22

Atlantic provinces, CP Rail System operations, east of Sherbrooke, termination, 25:34-6; 42:10

Committee study, 25:19-38

Deregulation, market forces, role, 38:5-10; 55:7-8

East-west links, demise, replacement by north-south networks, 51:22-3; 55:7-8

Eastern provinces network, line-sharing, 23:7-8, 10-1, 15; 25:19-20, 22, 26; 42:10-1, 14-6

Analysis, criteria, 25:25-6

Public ownership, possibility, 25:23

Public transit systems, VIA Rail Canada Inc., GO Transit, role, 25:37

Regional balance, 23:6-7

Trucking industry, integration, possibility, 42:11-3

Governments, role, 38:22; 42:24

Grain-dependent branch lines, grain-dependent, funding, 52:21-2

Impediments, removal, 53:4-6

Manitoba Pool Elevators network, 52:14

Merger, Canadian National Railways/CP Rail System, possibility, 45:12-3

Railway rationalization—Cont.

- National network, definition, 39:7, 9-11; 42:25; 44:26; 48:8; 51:46; 52:9-10; 54:73; 55:40-1, 45, 87, 90-1
- CP Rail, Sherbrooke-Saint John line, inclusion, 55:81-2, 94-5
- Transportation advisory committee study, 42:15-6; 49:12-3; 51:21-2; 54:13-5; 55:42
- Two companies, feasibility, 42:26-7
- See also Rail line abandonment—Applications
- Passenger lines, retention, proposal, 44:27
- Prairie branch-line network, 51:34-5; 52:73; 54:68
- Freeze, 41:29-30; 51:35
- Northern/southern routes, maintaining, 25:32-3
- Prairie Rail Action Committee role, 52:10
- Regional development considerations, 39:7-8
- See also Railway rationalization—Eastern
- See also Grain elevators and terminals—System; Grain transportation and handling system—United Grain Growers; Railway industry—Work force

Real Story Behind the NTARC and Airline Deregulation in Canada, The see Appendices**Recession** see Container shipping—Traffic; Railway industry—Financial difficulties; Shipping conferences—Financial; Trucking industry—Profitability**Recycling** see Pulp and paper industry; Rail line abandonment—Rails**Reflagging** see Coasting trade—Canadian ships—Employment; Oil and gas industry**Regional development**

- Atlantic provinces, Halifax Port, role, 56:30
- Canadian National Railways, operations, role, 23:14-5
- High speed train, Quebec City-Windsor corridor, benefits, Bureau des retombées du train à haute vitesse activities, 23:17
- Transportation policy, role, relationship, 38:15, 19; 39:11-3; 45:7; 51:46; 52:64, 74; 53:14; 55:16, 24-5, 27-8, 31, 36, 39, 44, 73-4, 80-1, 86-7, 97; 56:34, 52, 56-7, 66-7, 71-2, 80-1
- Atlantic Provinces Chamber of Commerce position, 56:70
- See also High speed rail—Technological developments; Railway rationalization; Shipbuilding industry—Rationalization

Regions see Airline industry; Airports—Landing fees; Canadian National Railways—Work force; High speed rail; Rail lines; Railway industry**Rehner, Maria** (Canadian Industrial Transportation League)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 48:4-16

Reid, Hon. Ian Angus Ross (PC—St. John's East; Parliamentary Secretary to Minister of Indian Affairs and Northern Development from May 8, 1991 to June 25, 1993; Minister of Fisheries and Oceans and Minister for the Atlantic Canada Opportunities Agency from June 25, 1993)

- References, *in camera* meeting, 33:3

Reid, Patrick (Vancouver Port Corporation)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:58-72

Remote areas see Northern and remote communities**Report on the Recommendations of the National**

- Transportation Act Review Commission* see National Transportation Agency—Committee Chairman; Reports to House—Eighth

Reports to House

- First, Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 5:3-4
- Second, high-speed rail, 11:1-39
- Third, Coasting Trade Act (Bill C-33), 20:3
- Fourth, *The Future of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System*, 22:1-27
- Fifth, Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 34:4
- Sixth, Marine Insurance Act (Bill C-97), 36:3
- Seventh, Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:4
- Eighth, *Report on the Recommendations of the National Transportation Act Review Commission*, 57:iv-40

Reprint see Procedure and Committee business—Minutes**Research and development** see Motor vehicle emissions—Technological developments; Technological developments; Transportation systems**Reservation systems** see Airline reservation systems; Passenger transportation—Intermodal**Residential housing**

- Airports, adjacent lands
 - Building codes, CMHC standards, 4:5
 - Homeowners, compensation fund, proposal, 4:6-7, 9, 16
 - Kingsview community, Toronto, airport noise, effects, 4:13-5
 - Property taxes, reduction, appeal process, 4:9-10, 21-2
 - Sound-proofing, insulation program, federal funding, proposal, 4:5-7, 15-6, 21, 23; 5:14
 - Vancouver International Airport expansion, impact, homeowner compensation, 4:16
- Toronto
 - Highway 401 expansion, impact, homeowner compensation, 4:7
- See also Residential housing—Airports

Richardson, Lee (PC—Calgary Southeast; Parliamentary Secretary to Minister of Transport from May 8, 1991 to August 31, 1994)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:23; 2:23-5; 3:16-8; 4:10-2, 22-4; 5:12-3, 21-2, 24
- Air fares, 54:47-8
- Air passenger transport, 10:87
- Air transport, 46:18-22; 52:48-9
- Aircraft, 2:24
- Airline industry, 48:29-31; 54:46-7
 - Committee study, 27:25-6
- Airport noise abatement regulations, 3:18; 4:10-1; 5:21-2, 24
- Alternate fuel vehicles, 30:46-7
- Automobile transportation, 6:44
- Canadian Airlines International Ltd., 27:27
- Canadian Coast Guard, mandate, role, Committee study, 20:15, 22
- Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:10-1
- Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 34:10; 36:10, 13-4

Richardson, Lee—Cont.

- Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:14-5; 15:36-7; 18:8-9, 11-4, 16-20
- Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport, 3:16-7
- Cruise ship industry, 12:15; 18:11-2
- Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association, 4:11-2
- Fertilizer industry, 49:13-5
- Fishing trawlers, 15:36-7
- Freight rates, 23:11; 51:24-5; 52:55; 53:12-3, 42-3
- High speed rail, Committee study, 6:14-5, 35-6, 44-5; 7:14-6; 10:87
- Land use planning, 4:22
- Lester B. Pearson International Airport, 3:16-7; 6:14-5; 13:31
- Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:14
- Marine spills, 17:18
- Marine transportation, 36:10, 13-4
- Motor vehicle emissions, 28:13; 29:22; 30:14-6, 29
- Motor vehicle imports, 29:22-4; 30:16, 27-9, 41-2; 33:11, 18
- Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:13; 29:22-4; 30:14-6, 27-9, 41, 46-7; 32:18, 46; 33:11, 13, 18
- Motor vehicles, 30:14
- National Transportation Agency, Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, Committee study, 37:12, 15-7
- Passenger transportation, 6:17, 23; 7:15
- Petrochemical industry, 51:46-8
- Ports, 49:15-6; 51:61-2; 53:55-6
 - Competitiveness, Committee study, 16:21; 17:18; 20:15, 22
- Procedure and Committee business
 - Business meetings, 21:8; 24:3; 53:3
 - Organization meeting, 1:8-10
 - Subcommittee report, draft, consideration, 22:27
 - Vice-Chairman (opposition)
 - M. (Keyes), 1:8-9
 - M. (Blenkarn), 1:10
- Rail line abandonment, 48:12-3
- Rail lines, 23:11; 53:13-4
- Rail passenger transportation, 26:28-9; 45:35-7
- Railway industry, 42:17; 49:16
- Railway rationalization, 23:10; 42:17
- References, *in camera* meetings, 1:4-6; 11:37-9; 12:4; 21:8; 24:3; 33:3; 53:3
- Residential housing, 4:22
- Shipping conferences, 43:15-7; 54:81-2
- Specialty aviation, 51:14
- St. Lawrence Seaway System, 41:19
- Telephones, 1:23
- Transportation, current issues, Committee study, 13:31, 40
- Transportation industries, 54:15-7
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 41:19; 42:16-8; 43:15-7; 45:35-7; 46:18-22; 48:12-3, 29-31, 45-7; 49:13-6; 51:14, 24-5, 46-8, 61-3; 52:29, 31, 48-9, 55; 53:12-4, 42-4, 55-7; 54:15-7, 46-8, 81-2
- Transportation systems, 52:29, 31; 53:56
- United States, 30:29-30; 34:10
- Vancouver Port Corporation, 51:61
- VIA Rail Canada Inc., corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:28-9

Ridley Terminal Inc.

- Canada Ports Corporation acquisition, 16:12

Rimmer, Doug (National Transportation Agency)

- National Transportation Agency annual review, 1991, Committee study, 26:41-3, 49-50

Ritchie, R.J. (CP Rail System)

- Railway rationalization, Committee study, 25:19-38
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 42:6-7, 10-2, 14-5, 17, 19, 23, 27

Rivard commission *see* National Transportation Act Review Commission**Rivard, Gilles** (National Transportation Agency)

- National Transportation Agency, Chairman, Certificate of Nomination, Gilles Rivard, Committee study, 37:4-8, 10-6

References

- Illness, hospitalization, 33:7; 37:4
- See also* Coasting trade—Waivers; Rail line abandonment—Process

Rivard report *see* *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review***R.L. Polk & Co. Ltd.** *see* Motor vehicle imports—Database**Roads** *see* Highways and roads**Roberts Bank, B.C.** *see* Container shipping; Grain elevators and terminals**Roche, James** (VIA Rail Canada Inc.)

- High speed rail, Committee study, 7:9-19, 21-2

Rocky Mountaineer train service *see* Rail passenger transportation—Private**Rodocanachi, John** (Transport Department)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:19-20

Route 185 *see* Highways and roads—Interprovincial**Royal Commission on National Passenger Transportation** *see*

- Rail passenger transportation—Role—Subsidies;
- Transportation policy—National; Transportation systems—Disabled persons; VIA Rail Canada Inc.—Subsidies

Runways *see* Aircraft—Gravel; Airports**Rural areas** *see* Air passenger transport—Disabled persons; High speed rail—Rights-of-way**Rusk, Richard** (Canada Westbound Rate Agreement; Canada Transpacific Stabilization Agreement)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 54:73-8, 80-1; 56:5-6, 15-6

Rysanek, Jerry (Transport Department)

- Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 34:8-11; 36:12
- Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:11-4

Sabre system *see* Airline reservation systems

- Safety** *see* Air transport safety; Automobile industry; Automobiles; Business aviation; Coasting trade; High speed rail; Motor vehicle imports; Occupational health and safety; Pipelines; Rail safety; Ships—Imports; Transportation safety; Trucking industry; Welland Canal
- Safety mark** *see* Motor vehicles—National
- Saint John Board of Trade**
Membership, background, activities, 55:23-4
See also Canada-United States Free Trade Agreement; National Transportation Act—Reviews; North American Free Trade Agreement; Organizations appearing; Rail line abandonment—CP Rail; Railway industry—Rail plant
- Saint John, N.B.**
Economy, transportation, importance, 55:67-8
See also Committee—Travel; Freight rates—Compensatory; Halifax-Saint John corridor; Organizations appearing; Ports—Container; Sherbrooke-Saint John line; Transportation policy—National
- Saint John Port**
Traffic, tonnage, 55:6
Viability, Sherbrooke to Saint John CP Rail line abandonment, impact, 55:23, 47, 68-9
- Saint John Port Corporation**
Incorporation, mandate, 55:5-6
Profitability, revenues, 55:6, 22
See also Freight rates—Compensatory; Organizations appearing
- Sander, Horst** (Defunct National Transportation Act Review Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 39:12, 14-5, 17-9, 24, 26, 31-2
- Sarnia-Montreal corridor** *see* Rail safety
- Sarnia, Ont.** *see* Rail accidents; Rail safety
- Sarnia-Port Huron tunnel**
Ownership, maintenance, 41:32
See also Rail freight transportation—United States
- Saskatchewan**
Economy, rail freight transportation, importance, 54:5
See also Freight rates—Western; Highways and roads; Rail freight transportation—Traffic; Rail line abandonment—Grain—Process; Rail lines—Short-lines; Transportation industries—Taxation
See also Rail freight transportation—Traffic
- Saskatchewan Department of Highways and Transportation** *see* Organizations appearing
- Saskatchewan Wheat Pool** *see* Rail line abandonment—Grain
- Scallop fishery**
Stephenville, Nfld., exports, air freight services, unreliability, impact, 56:81-2
- SCEA** *see* Shipping Conferences Exemption Act
- Schneider, Hon. Larry** (PC—Regina—Wascana; Minister of Western Economic Diversification from June 25, 1993)
- Schneider, Hon. Larry—Cont.**
Procedure and Committee business, business meeting, 1:25
- School buses** *see* Seatbelts
- Scott, I.B.** (CP Rail System)
High speed rail, Committee study, 6:24-39
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 42:4-5, 8-14, 16-29
- Scribe Hotel**
Canadian National Railways ownership, Paris, France, sale, Canadian Railway Labour Association proposal, 41:27, 31-2, 46
- Seafarers' International Union of Canada (SIU)** *see* Coasting Trade Act (Bill C-33)—References; Organizations appearing
- Search and rescue**
Canadian Coast Guard role
Emergency calls, response policy, 20:17-8
Expenditures, budget percentage, 20:18
Fleet rationalization, impact, 20:19
Funding, 17:7
Offshore operation area, limit, 20:18
Pleasure craft calls, percentage, 20:19
- Seatbelts**
Child restraints, owners, registration system, establishment, 28:5
School buses, effectiveness, studies, 28:29-30
Standards, United States comparison, 31:17
See also Occupational health and safety—Flight attendants
- Seattle-Tacoma Port**
Administration, authorities, 51:68-9
See also Container shipping—Vancouver Port; Vancouver Port Corporation
- Seattle, WA** *see* Vancouver-Seattle corridor
- Senate** *see* Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8)—References; STOP Inc.
- Senior citizens** *see* High speed rail—Demand
- Sept-Îles Port**
Handling and storage facilities, expansion, interport loan fund financing, 16:13
See also Grain transportation and handling system; Iron ore
- Sherbrooke-Saint John line** *see* Rail line abandonment—CP Rail
- Shields, Jack** (PC—Athabasca; Parliamentary Secretary to Minister of Employment and Immigration from May 8, 1991 to March 11, 1993; Parliamentary Secretary to Minister of Labour from March 11, 1993 to September 1, 1993; Parliamentary Secretary to Minister of Employment and Immigration and Minister of Labour from September 1, 1993 to August 31, 1994)
Air Canada, 24:32
Air fares, 24:19-21
Airline industry, Committee study, 24:4, 11, 19-21, 32
References, *in camera* meeting, 24:3
- Shinkansen train** *see* High speed rail—Safety—Technological developments

Shipbuilding industry

- Coasting trade legislation, Bill C-33, impact, 14:51; 15:25-6
 - See also* Shipbuilding industry—Rationalization
- Competitiveness, labour costs, productivity, other countries, comparison, 14:34-5; 15:11-2
- Construction, coasting trade, protection, impact, 14:4
- Container ships, construction, capabilities, 43:14
- Contracts, commercial/government, percentage, 14:35, 42; 15:4, 11
 - Government procurement, military/civil shipbuilding, repair requirements, 15:5, 8, 20-1
- Employment, decline, 15:4, 20
- Government assistance, subsidies, 14:40-1; 15:5
 - General Agreement on Tariffs and Trade negotiations, 15:17
 - Loan guarantees, financial carrying costs, relief, 15:34-6
 - Other countries, reduction, OECD Working Party Number 6 negotiations, Canadian status, 14:34, 37, 48-9; 15:9, 12-3, 22
 - Shipbuilding Industry Assistance Program, phase-out, 14:36
- Great Lakes, long-term potential, 15:13-4
- International contracts, Canadian percentage, 14:37
- Niche markets, specialization, development, 14:45
 - Other countries, 15:17-8
- Ownership, government/private sector, 15:15-6
- Rationalization, reduction, government assistance policy, 15:4-7, 18-20
 - Atlantic provinces, delays, 15:6, 13
 - Coasting trade, Bill C-33 provisions, relationship, 15:7-10
 - Ontario plan, Collingwood yard closure, 15:5
 - Quebec, Marine Industries Limited restructuring, 15:5
 - Regional development policies, relationship, 15:16-7
 - West coast, B.C. Shipbuilding Action Group role, 15:5-6
- Vancouver, Panamax dry dock, floating, government assistance, 15:6, 12
- Work force, Employment and Immigration Department training programs, 15:12
- Yards, dry docks, closures, United States comparison, 14:43-4
 - See also* United States

Shipbuilding Industry Assistance Program *see* Shipbuilding industry—Government assistance

Shipping

- Canadian ships, international markets, 15:26
- Costs, coasting trade protection, impact, 14:11
- Stowaways, increase, 51:56

Shipping conferences

- Administration, cost, 54:58, 61-2
- Background, origin, 43:8-10; 54:74
- Carriers, size, 43:4-5
- Characteristics, cartel, comparison, 43:15
- Competition, 54:74
 - Inter-conference, 51:50-1
- Competition Act, immunity, SCEA repeal, 43:10-1; 47:6; 51:44-5, 49; 55:18, 44
- Economic impacts, 54:79-80
- Sunset clause, 54:58-9, 79

Shipping conferences—Cont.

- Competition Act, immunity, SCEA repeal—*Cont.*
 - Timing, United States anti-trust immunity, changes, linkage, 43:7, 11, 15-7; 51:41, 50, 54-5; 54:57-8, 65-7, 75; 55:92-3; 56:33, 43
 - See also* Shipping conferences—Freight rates
- Disputes settlement mechanism, complexity, 54:58-60, 63-4, 77-8
- Financial position, recession, impact, 54:81
- Freight rates
 - Intermodal, inland carriers, prohibition, 43:7; 51:50, 53; 54:76; 56:14-5, 23
 - Multimodal, individual basis, 43:7-8
 - Ocean rates, establishment, process, 54:78
 - Stabilization agreements with non-conference carriers, super conferences, Competition Act immunity, repeal, 54:58-60
 - Through-rates, quoting, permissibility, 54:76; 56:23, 52
- Government support, international, 43:14
- Independent action, 54:76-7
 - Notice period, reduction, 43:7; 51:49, 51; 54:60, 81-2; 56:20, 24
 - Service contracts, 43:8; 54:58-60, 76; 56:20, 23
- Independent carriers, competition, increase, 43:11-3; 51:51-2
- Information, availability to designated shipper groups, 54:60, 64, 76
- Inland rail carriage, contracts, permissibility, 56:34
- Membership, opting-out/re-entry provisions, 51:53-4
- Pricing structure, conference tariff, competition, 43:5-6, 16-8
- Service contracts
 - Confidential, filing, 56:62
 - Definition, 56:23-4
 - See also* Shipping conferences—Independent action
- Services, improvements, 43:6; 54:75
- Subsidies, other countries, 51:52-3, 82-3
- Surcharges, bunker price indexes, calculation, formula, 54:78-9
 - Appeal process, lack, 54:61-2, 64
- Tariffs
 - Variability, 54:63
 - See also* Shipping conferences—Pricing
- Tax incentives, 56:21
- See also* Canada Westbound Rate Agreement

Shipping Conferences Exemption Act (SCEA)

- Competition Act, relationship, 50:27-8
 - See also* Shipping conferences
- Council of Forest Industries position, 51:28
- House of Commons debate, Crosby speech, 56:15
- Non-vessel operating common carriers, exclusion, proposal, 54:53, 60
- Repeal
 - Canadian International Freight Forwarders Association, Inc. position, 54:56
 - See also* Container shipping—Halifax—Rates—United States

Ships

- Canadian, Bill C-33 definition, 14:36
- Coasting trade vessels, construction, refits, repairs, Canadian shipyards, licence requirement, proposal, 14:37-41, 44-5, 71-2; 18:20

Ships—Cont.**Imports**

- Machinery, components, duty remission program, 15:10-1
- Protectionism, United States Jones Act comparison, 14:47-8; 15:9
- Refitted in United States, tariff reductions, FTA provisions, 14:40, 43, 46-8
- Safety, Canadian Coast Guard standards, 14:42-3
- Tariffs, 15:5, 8
- United States vessels, quantitative restrictions, FTA provisions, 14:35-6
- Life expectancy, factors, 14:41-2
- See also* Cruise ship industry; Ferries; Fishing trawlers; Gambling cruise ships; Mine countermeasure vessels; Shipping; Tanker ships

Short-line railways *see* Rail lines**Siemens, Erwen** (Canadian Trucking Association)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 44:11, 15, 17, 20

Sightseeing *see* Cruise ship industry—In-transit calls**Silver and Blue train service** *see* Tourism**Sinclair-Cockburn Insurance Brokers** *see* Organizations appearing**Sinclair, Gordon** (Air Transport Association of Canada)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:17-28

Singapore Airlines *see* Airline industry—Competition**Sirois, JeanPaul** (Canadian Shipowners Association)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 41:13, 21

SIU *see* Seafarers' International Union of Canada**Skelly, Raymond** (NDP—North Island—Powell River)

- Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:16-8, 22
- Aviation documents, 1:16-8, 22

Smith, Wayne (Canadian Manufacturers' Association)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 47:9-10, 15

Smiths Falls, Ont. *see* Rail accidents**Smoking** *see* Occupational health and safety—Flight attendants**Snowmobile industry**

- Manufacturing, Bombardier Inc. capacity, 9:26

Southern Rails Co-operative *see* Rail line abandonment—Grain**Soviet Union** *see* Cruise ship industry—Foreign**Sparrow, Hon. Barbara Jane** (PC—Calgary Southwest;

- Parliamentary Secretary to Minister of National Health and Welfare from May 8, 1991 to June 25, 1993; (Minister Designate of Natural Resources) Minister of Energy, Mines and Resources and Minister of Forestry from June 25, 1993)
- Airline industry, Committee study, 27:17

Specialty aviation

- Aircraft, airworthiness, regulations, stringency, United States comparison, 51:6-7, 12
- National Transportation Act Review Commission examination, lack, 51:14
- North American Free Trade Agreement, impact, 51:13
- Open skies negotiations, impact, 51:8-11, 13
- Competition
 - Government-operated fleets, impact, 51:9
 - United States operators, subsidized aircraft, impact, 51:11-2, 15
- Competitiveness, 51:13-4
- Contracts, United States operators, bids, permissibility, 51:14-5
- Foreign ownership, 51:11
- Safety standards, 51:11

Specialty truck trains *see* Freight transportation—Multimodal**Speedlines** *see* High speed rail—Publications**Speedometers** *see* Motor vehicle imports—Odometers**St. Clair River** *see* Rail lines—Tunnel**St. Lambert Lock** *see* Cruise ship industry—Inland waters**St. Lawrence Cruise Lines** *see* Cruise ship industry; Organizations appearing**St. Lawrence Seaway Subcommittee**

- Budget, 21:12-3
- Establishment, 12:4; 16:10
- Report, adoption, 21:13-6
- Travel, funds, requesting, 21:8
- See also* Committee—Meetings; St. Lawrence Seaway System—Viability

St. Lawrence Seaway System

- Deepening, 41:18
- Ice-breaking, Canadian Coast Guard services, subsidies, 56:39
 - See also* Halifax Port—Competitiveness
- Subsidies, 19:22-3
 - See also* St. Lawrence Seaway System—Ice-breaking
- Tolls, freeze, Canadian Shipowners Association position, 40:12; 41:17-9, 21, 23
- Viability, long-term, 41:11-2
 - Bridge financing, importance, 52:61, 65-6
 - Rail freight rates, compensatory, impact, 52:16
 - Subcommittee recommendations, government response, 52:23; 53:33-4
 - Western Grain Transportation Act reform, importance, 52:15-6
- See also* Cruise ship industry—Great Lakes; Grain transportation and handling system; Valleyfield Bridge; Welland Canal

Stagg, Cheryl (Communications Plus)

- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 56:64-84

Staggers Act *see* United States Staggers Act**Stants, John W.** (Transportation Safety Board)

- Transportation Safety Board Annual Report, 1991, 25:4-14, 16-8

- Stark, Capt Norman** (Vancouver Port Corporation)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:63, 65-6, 68-72
- Steering committee** *see* Procedure and Committee business—Agenda and procedure subcommittee
- Steeves, W.W.** (New Brunswick Department of Transportation)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:43-4, 48
- Stephenville Chamber of Commerce** *see* Transportation policy—National Transportation Act Review Commission
- Stephenville, Nfld.** *see* Scallop fishery; Transportation systems—Disabled persons
- Stephenville, Nfld. airport**
Catchment area, 56:72, 74, 81
Construction, bomb-proof, 56:74
See also Air freight transport; Air passenger transport—Services; Air transport
- Stevedoring** *see* Container shipping—Transfers
- Stevens, Richard C.** (Chamber of Shipping of British Columbia)
Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:30-3
- Stol, Theo** (Canadian Railway Labour Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 41:42
- STOP Inc.**
Presentation, brief, recycling Senate committee brief, 32:20
See also Motor vehicle environmental protection act; Organizations appearing
- Stowaways** *see* Shipping
- Stratford, Ont.** *see* Stratford-Goderich line
- Studies and inquiries** *see* Committee studies and inquiries
- Sturgess, John H.D.** (Canadian National Railways)
High speed rail, Committee study, 7:25-8, 30-1
- Subcommittees** *see* St. Lawrence Seaway Subcommittee; Transportation systems—Disabled persons
- Subsidies** *see* Air fares—Competition; Air transport—Northern; Airline industry—Northern; Container shipping; Freight rates; Grain elevators and terminals—Eastern; New York Port; Oilseed processing industry; Passenger transportation—Intermodal; Ports; Rail lines—Short lines; Shipbuilding industry—Government assistance; Shipping conferences; St. Lawrence Seaway System; Transportation systems; Western Grain Transportation Act
- Supertrains** *see* High speed rail—Publications
- Supreme Court of Canada** *see* Airports—Location; Marine insurance
- Surrey, B.C.** *see* Rail yards
- Swanson, Charles** (Manitoba Pool Elevators)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 52:5-9, 11-4
- Sweden** *see* Air transport—Traffic; High speed rail—Ownership
- Swissôtel** *see* Lester B. Pearson International Airport—Obstructions
- Sydney, N.S.** *see* Truro-Sydney line
- System Improvement Reserve funding** *see* Rail line abandonment—Fisher Branch line
- Tacoma Port** *see* Seattle-Tacoma Port
- Tanker cars** *see* Rail safety
- Tanker ships** *see* Oil and gas industry
- Tariffs** *see* Fishing trawlers; Pilotage services; Shipping conferences; Ships—Imports
- Taxation** *see* Airline industry—Competitiveness; Container shipping; Fuel taxes; Grain elevators and terminals; Halifax Port—Competitiveness; Maritime centre; Payroll taxes; Pollution taxes; Ports—Local; Property taxes; Rail passenger transportation; Railway industry; Shipping conferences; Transportation industries; Transportation systems—Competitiveness; Trucking industry
- Taxis**
Disabled persons, accessibility, 52:36
- Technological developments** *see* Aircraft—Engine noise; Airline industry; Environmental technologies; High speed rail; Highways and roads; Motor vehicle emissions; Motor vehicles; Railway industry; Transportation equipment
- Telecommunications**
Boats, VHF radios, operators licences, requirements, 20:17
- Teleconference** *see* Committee—Meetings
- Telephones**
Cellular models
Use on aircraft, restrictions, 1:23
See also Rail passenger transportation—VIA Rail
- Tellier, Paul** (Canadian National Railways)
Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:4-26
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 38:4-28, 30-2
- Terminals 1 and 2** *see* Lester B. Pearson International Airport
- Tessier, Jean Michel** (Canada Ports Corporation)
Ports, competitiveness, Committee study, 16:11-7, 19, 21-3, 26-7, 30-1
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 53:50-1, 54-5
- TEUs** *see* Twenty-foot equivalent units
- Texas** *see* High speed rail—Technological developments
- TGV train system** *see* High speed rail—Cost—Technological developments
- Thomas, Roger W.** (Canadian Importers' Association)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:4, 9, 15

- Thompson, Greg** (PC—Carleton—Charlotte)
References, *in camera* meeting, 24:3
- Thompson, Keith W.** (National Transportation Agency)
National Transportation Agency annual review, 1991,
Committee study, 26:33-41, 43-8, 51-4
- Thornton yard** *see* Rail yards
- Thunder Bay Harbour Commission**
Financial position, 52:25
Status, change to Canada Ports Corporation port, effects,
53:52-3
See also Freight rates—Compensatory; Grain transportation
and handling system—Railways; Organizations appearing
- Thunder Bay, Ont.** *see* Air transport—Northwestern Ontario;
Ferries; Rail lines—Sharing
- Todd, Dave** (Canadian National Railways)
Ports, competitiveness, Committee study, 19:8, 11, 19, 24-5,
27
- TOFC** *see* Trailers-on-flat-cars
- Tokyo, Japan** *see* Airline industry—International routes
- Tolls** *see* St. Lawrence Seaway System
- Toronto, Ont.** *see* Air passenger transport; High speed rail—
Quebec City; Passenger transportation—Intermodal; Rail
passenger transportation—Light rapid—Quebec; Railway
industry—Taxation; Residential housing
- Toupin, Marc** (Committee Clerk)
Carriage of Goods by Water Act (Bill C-83), 36:10
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 31:29
Procedure and Committee business, organization meeting,
21:10-1
- Tourism**
Rail passenger transportation, impact, 26:30-1
VIA Rail Canada Inc., *Canadian* train, Silver and Blue
service, Global Award, 26:5-6, 27
- Track-sharing** *see* Rail lines—Sharing
- Trade**
International, facilitating, transportation policy objective,
56:35, 55
See also Alternate fuel vehicles—Exports; Automobiles;
Canada-United States Free Trade Agreement; Coasting
trade; Interprovincial trade; Maersk Canada, Inc.; Motor
vehicle imports; Motor vehicles—Exports; North
American Free Trade Agreement; Oilseed processing
industry
- Tradeable emission permits** *see* Motor vehicle emissions—
Calculations
- Traffic accidents** *see* Motor vehicle accidents
- Traffic congestion**
Cost-benefit analysis, 32:8
- Trailers-on-flat-cars (TOFCs)** *see* Freight rates—Competitive
- Training programs** *see* Canadian Coast Guard; First Air—
Employees; Shipbuilding industry—Work force
- Trainor, Tom** (Halifax-Dartmouth Port Development
Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report,
*Competition in Transportation: Policy and Legislation
in Review*, Committee study, 56:46
- Transport 2000** *see* Airline industry—Foreign; High speed rail—
Development—Quebec City; Organizations appearing; Rail
line abandonment—Criteria—Rights-of-way; Rail lines—
Sharing—Short-line; Railway systems—Subsidies;
Transportation systems—Subsidies
- Transport Department**
Aviation Group, size, organizational complexity, morale,
53:26-8
Estimates, 1993-1994, main, 40:4-22
Mandate, 13:4-5
See also Airport noise abatement regulations—Violations;
Coasting Trade Act (Bill C-33)—References; Drug abuse;
Harbours, wharves and breakwaters; Motor vehicle
emissions—Control—Standards; Motor vehicle imports—
Non-admissible; Organizations appearing; Ports—
Subsidies; Rail passenger transportation—VIA Rail;
Transportation policy—Development
- Transport Minister**
Incumbency, average period, 39:26
See also Airline industry—Overcapacity; Airport noise
abatement regulations—Fines; Aviation documents;
Coasting trade—Licences; Rail line abandonment—CP
Rail System; VIA Rail Canada Inc.—Management
- Transport Standing Committee** *see* Committee
- Transportation**
Current issues, Committee study, 13:4-40
Infrastructure, privatization, 45:7
See also Economy; Fertilizer industry; Greenhouse gas
emissions; Iron ore; Natural resources; Petrochemical
industry; Pulp and paper industry; Saint John, N.B.
- Transportation Accident Investigation and Safety Board Act** *see*
Transportation Safety Board—Mandate
- Transportation advisory committee** *see* Railway
rationalization—National
- Transportation Association of Canada** *see* Transportation
policy—Development
- Transportation deregulation**
CAW-Canada position, 54:33-4
Freight transportation policy, relationship, 55:8-9
Government policy, *Freedom to Move: A Framework for
Transportation Reform*, Canadian Railway Labour
Association position, 41:24-5
Introduction, Liberal Party of Canada role, 54:33, 39-40
National Transportation Act Review Commission
recommendations
International Association of Machinists and Aerospace
Workers position, 45:6
Objectivity, emphasis on carriers, 56:64
Northern and remote communities, definition, criteria,
56:68, 78

Transportation deregulation—Cont.

Reviews, 13:6, 19

See also Air fares—United States; Air freight transport; Air passenger transport; Air transport—Brandon; Air transport safety; Airline industry *passim*; Container shipping—Modes; Freight forwarding industry; Grain transportation and handling system; Marine transportation—Operating costs; Rail safety; Railway industry; Railway rationalization; Transportation deregulation Transportation safety; Transportation systems—Competitiveness—Modal—Newfoundland; Trucking industry *passim*; United States—Transportation systems

Transportation equipment

Technological developments

Asea Brown Boveri Inc. systems, 9:52-3

Bombardier Inc. systems, 9:26-7

See also Public transit

Transportation industries

Foreign ownership/investment, Canadian Shipowners Association position, 41:8

Infrastructure, public funding, transparency, 42:5, 17

Taxation

Fuel taxes

Rebates, offset program, 13:8-9, 17

Saskatchewan, other provinces, comparison, 54:11-3, 15-7, 20

Other countries, comparison, 45:8

See also Airline industry; Railway industry; Trucking industry

Transportation policy

Competition, intramodal, 38:16-7

Development

Benjamin, Les, role, recognition, 13:40

National Transportation Agency role, 26:45-8

Possibility, 39:16-7; 54:23, 40

Railways, role, 19:12

Transport Department role, 39:21-2

Transportation Association of Canada role, 39:16

Environment, relationship, National Transportation Act provisions, 45:7; 52:17, 19-20, 67

Federal-municipal consultations, 55:77-8

Federal-provincial integration, 38:4-6; 42:5, 12

Fiscal policies, co-ordination, 52:61

Implementation, delivery, process, review, 39:23-4

National Transportation Act Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*

Background documents, availability, 45:9

Canadian Manufacturers' Association position, 47:4-5

Canadian National Railways position, 38:17-20

Canadian Trucking Association position, 44:4

Committee study, 38:4-32; 39:4-34; 40:4-22; 41:4-49;

42:4-29; 43:4-19; 44:4-34; 45:4-40; 46:4-32; 47:4-37;

48:4-49; 49:4-18; 50:4-42; 51:5-72; 52:5-83; 53:4-58;

54:5-83; 55:5-98; 56:5-84 57:39-40

CP Rail System position, 42:9

Documents, release, Committee request, 30:51-2

Royal Commission on National Passenger Transportation, comparison, 44:23

Transportation policy—Cont.

National Transportation Act Review...—Cont.

Stephenville Chamber of Commerce position, 56:70-1

See also Reports to House—Eighth

Purpose, 52:53

Regulatory regime, re-establishment, 45:8

Saint John, N.B. position, 55:74-5

See also Freight transportation—Multimodal; Interprovincial trade; Railway industry—Investment; Regional development; Trade; Transportation systems—East-west—Integration

Transportation safety

Transportation deregulation, impact, 25:9; 45:7

Examination, proposal, 54:35-6

Moshansky report observations, 48:19-20

National Transportation Act Review Commission report, study, 40:20-1

United States, Nielsen Task Force report observations, 48:19

See also Air transport safety; Rail safety

Transportation Safety Board

Annual Report

1991, 25:4-18

1992, release date, anticipating, 25:7

Laboratories, Committee visit, invitation, 25:14

Mandate, role, Transportation Accident Investigation and Safety Board Act framework, 25:4-5

Public awareness, communicating, 25:5-6

Video, 25:6-7, 9

Name, significance, 25:10

Structure, Canadian Aviation Safety Board comparison, improvements, 25:15

See also Accidents, incidents, occurrences; Air crashes, accidents—National—Nepal; Air transport—Bomb threats; Organizations appearing; Pipelines; Rail accidents—Main-line—Smiths Falls; Rail safety—Investigation

Transportation systems

Atlantic provinces

Needs, analysis, 56:69

Subsidies, importance, reductions, 55:69-70, 75-6, 83

See also Transportation systems—Competitiveness—Newfoundland

Competition, 48:10

Market forces, role, importance, 55:49

National Transportation Act, impact, 51:25-6; 54:32

National Transportation Act Review Commission recommendations, impact, 51:19, 40-1

United States, comparison, 51:20

See also Transportation systems—East-west

Competitive-access provisions

Enhancement, need, 49:5

See also Rail lines

Competitiveness

Atlantic provinces, transportation deregulation, impact, 55:88-9

Freight forwarding industry, impact, 54:52

Requirements, United States systems, comparison, 51:27-8, 48

Taxation, impact, 54:7-8

Transportation systems—Cont.

- Costs, recovery, 47:6-7
 - Noranda Sales Corporation Ltd., 47:8-9, 17-8
- Deterioration, 10:58-60
- Disabled persons, accessibility
 - Attendants, fares, 52:28
 - Bill C-78 impact, 52:26-7
 - Canadian Transport Commission, replacement by National Transportation Agency, impact, 52:37
 - Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped role, 52:26
 - Costs, 52:31-2, 39
 - Financial incentives, 13:8
 - Human Rights and the Status of Disabled Persons Standing Committee inquiry, 52:29-30
 - Legislation obligation, COPOH recommendation, 52:28-30
 - National Transportation Act Review Commission recommendations, 52:29-31; 55:70
 - Public awareness, education, 52:29-31
 - Royal Commission on National Passenger Transportation recommendations, 26:47
 - Staff, attitudes, 52:28, 38-9
 - Stephenville, Nfld., transportation deregulation impact, 56:67
 - Subcommittee study, 56:84
 - See also* Air passenger transport; Buses; Motor coach industry; Public transit; Rail passenger transportation; Taxis
- Distortions, subsidies, impact, 39:20-1; 56:52
- East-west links
 - North-south corridors, competition, 52:61-2; 53:56; 55:91
 - Preservation, transportation policy objective, appropriateness, 49:8-9
- Employment, job creation, 54:34
- Financial position, transportation deregulation impact, 47:9; 54:38-9
- Foreign ownership, control, 47:12-3
 - Monitoring, Investment Canada Act, 41:15-6; 47:6
- Funding, national distribution, equity, 52:42
- Infrastructure
 - Development, private sector financing, attracting, 56:53, 67
 - Essential, preservation, mechanisms, 55:94-6
- Integration
 - Advantage Canada role, 53:49
 - Transportation policy objective, 53:6-7
- Intermodal
 - Development, United States comparison, 25:24
 - Freight forwarding industry, role, 54:53-5
- Modal shifts
 - Environmental assessments, 41:14-5
 - Transportation deregulation, impact, 55:91
 - See also* Fertilizer industry; Freight rates—Competitive
- Modes, role, market forces determination, 53:7
- Monopolies, 47:18
 - See also* Airline industry
- Newfoundland, transportation deregulation impact, National Transportation Act Review Commission consideration, consultations, lack, 56:65, 67, 80-1
- Regulation
 - Government role, 55:49, 58
 - Northern and remote communities, 26:50-1

Transportation systems—Cont.

- Research and development, 13:7
- Subsidies
 - End users, Transport 2000 position, 44:29-30
 - Method of payment, 52:74; 56:77-8
 - Non-transportation sectors, payment to carriers, 44:23
 - Payment to transportation modes, distortions, 52:16
 - Review, restructuring, elimination, criteria, consultations, 41:47-8; 45:25-6; 52:64; 55:16, 25, 37, 39, 74
 - Value tests, 44:22
 - See also* Freight rates; Transportation systems—Atlantic provinces—Distortions
- User fees, "user-pay, user-say" concept, 56:35
 - Atlantic Provinces Transportation Commission position, 55:97-8
 - Canadian Shipowners Association position, 41:5-6, 21-2
 - Halifax-Dartmouth Port Development Commission position, 56:53
 - See also* Air freight transport; Air passenger transport; Air transport; Automobile transportation; Environment; Freight transportation; Grain transportation and handling system; High speed rail; Marine transportation; Passenger transportation; Pulp and paper industry; Rail freight transportation; Rail passenger transportation; United States
- Travel *see* Committee; Grain transportation and handling system—Conference; Procedure and Committee business; Vancouver Port Corporation—Tour
- Tremblay, Marcel R.** (PC—Québec-Est; Parliamentary Secretary to Minister of State (Fitness and Amateur Sport) and Minister of State (Youth) and Deputy Leader of the Government in the House of Commons from May 8, 1991 to March 11, 1993; Parliamentary Secretary to Deputy Prime Minister and Minister of Finance from March 11, 1993 to September 1, 1993; Parliamentary Secretary to Minister of Justice and Attorney General of Canada and President of the Queen's Privy Council for Canada from September 1, 1993 to August 31, 1994)
 - Canadian National Railways, President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:16-7
 - High speed rail, 23:16
 - Procedure and Committee business
 - Business meeting, 21:8
 - Chairman, M., 21:10
 - Organization meeting, 21:10-1
 - References, *in camera* meetings, 11:38; 21:8
 - Regional development, 23:17
- Tremblay, Maurice** (PC—Lotbinière)
 - References, *in camera* meetings, 11:37-9
- Triglav case** *see* Marine insurance
- Trois-Rivières, Que.** *see* Highways and roads—Interprovincial; Rail passenger transportation—CP Rail System
- Truck safety** *see* Trucking industry
- Trucking industry**
 - Anti-competitive practices, price discrimination, abuse of power, monitoring authority, 55:53-4, 62, 66
 - Carriers, number, transportation deregulation impact, 44:11-2

Trucking industry—Cont.

Competitiveness, 25:24

Taxation, impact, 44:6-7

Transitional assistance program, 13:5

Deregulation

Canada-United States Free Trade Agreement, implementation, coincidental timing, 44:7-8

Employment, transportation deregulation, impact, 44:13

Freight bills, payment, delays, 44:20

Licences

Documentation, administrative paper burden, 55:55

New entrants, Ontario moratorium, 44:13-4

Validity, insurance coverage, relationship, 44:19-20

Long hauls, percentage, 44:18-9

Management skills, United States comparison, 44:12-3

Profitability, transportation deregulation, recession, impact, 55:57-8

Safety, regulation, federal-provincial jurisdiction, co-ordination, harmonization, 44:16-8, 20-1; 47:5; 55:56

Canadian Trucking Association position, 55:48

Fitness tests, provincial criteria, 44:5-6, 9-10

National Transportation Safety Code, implementation, enforcement, 44:10-1; 55:38-9, 48

Standards, operating, technical, 44:6, 8-9

Working committee, establishment, mandate, 55:70

See also Trucking industry—Underride cages**Taxation, 44:21; 55:62**

Annual levels, New Brunswick, 55:55-6

Capital cost allowance, depreciation rate, United States comparison, 44:7-8

New Brunswick fuel tax, 55:45

Quebec fuel tax, quarterly reports, administrative burden, 55:52-3, 63-6

See also Trucking industry—Competitiveness**Underride cages, safety, effectiveness, 28:30-1**

United States carriers, repositioning moves, National Revenue Department interpretation, 44:14-7; 47:12

Weights and dimensions, regulations, interprovincial harmonization, 54:8; 55:25

Federal government role, constitutional authority, 54:29-30; 55:42-3, 58-9

See also Environment—Transportation; Freight transportation—Multimodal; Grain transportation and handling system—Freight rates; Mexico; Ports—Container; Rail freight transportation—Modal; Railway industry—Taxation—Work force; Railway rationalization—Eastern**Truro-Sydney line** *see* Rail lines—Short-lines**Tunnels** *see* Rail lines**Turner, Michael** (Canadian Coast Guard)

Canadian Coast Guard, mandate, role, Committee study, 20:17-8, 21

Ports, competitiveness, Committee study, 20:17-8, 21

Turpin, John (Chamber of Shipping of British Columbia)Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 51:49-55**Twenty-foot equivalent units (TEUs)** *see* Halifax Port—

Volumes; Vancouver Port Corporation—Traffic

Twiss, Brian R. (Graydon Motors - DBR Credit Corporation)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 30:48-51**UGG** *see* United Grain Growers**UNCTAD** *see* United Nations Conference on Trade and Development**Union des producteurs agricoles (UPA)** *see* High speed rail—Rights-of-way**Unions** *see* Labour unions**Unit-trains** *see* Coal—Shipments**United Airlines** *see* Air Canada—Alliance networks**United Grain Growers (UGG)** *see* Freight rates—Western; Grain transportation and handling system; Organizations appearing; Rail line abandonment**United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)** *see* Marine transportation—Exports**United States**

Air transport, Alaska, regulation, 46:26

Airline industry

Foreign ownership/investment restrictions, 24:30

See also Air fares; Airline industry

Automobiles, salvage, identification, title bill, 31:22

Automotive fuels

Inter-state dumping, non-attainment areas, 31:12

See also Automotive fuels—Reformulation

Marine transportation carriers, liability limits, Hague Rules, 34:10

Motor vehicle emissions

Control, Environmental Protection Agency jurisdiction, 32:26-7

State standards, upgrade to California standards, 30:29-31

Motor vehicle imports, controls, registered importer system, 30:23-4; 32:46

Railway industry

Conrail, creation, 47:15-6

Fiscal environment, Staggers Act, impact, 25:20; 52:71

See also Rail lines—Competitive access

Shipbuilding industry, commercial ships, construction, 43:15

Transportation systems

Deregulation, Staggers Act, 55:69

Mississippi River system, maintenance, Army Corps of Engineers role, 52:58-9

See also Fertilizer industry*See also* Air crashes, accidents—Tier one carriers; Air transport—Traffic; Airline industry; Automobile industry—Size; Automobile transportation—Modal shift; Automobiles—Prices—Safety; Canada-United States Air Treaty; Canadian National Railways—Financial position—Productivity; Coal—Lignite; Coasting trade—Foreign ships; Container shipping; CP Rail System; Cruise ship industry *passim*; Freight rates—Competitive; Freight transportation—Multimodal; Gambling cruise ships; High speed rail *passim*; Motor vehicle emissions—Calculations; Motor vehicle imports—Safety; Motor vehicles—Exports; Natural resources; Oilseed processing industry; Ports *passim*; Pulp and paper industry; Rail freight transportation; Rail line abandonment—

United States—Cont.

See also Air crashes, accidents—Tier one...—*Cont.*

See also Fertilizer industry—*Cont.*

Connections—Process; Rail lines—Competitive access;
Rail passenger transportation; Rail safety—Short-lines;
Railway industry *passim*; Railway rationalization—
Alliances; Seatbelts; Shipbuilding industry—Yards;
Shipping conferences—Competition Act; Ships—Imports;
Specialty aviation; Transportation safety; Transportation
systems—Competition—Competitiveness—Intermodal;
Trucking industry *passim*

United States Aviation Rule-Making Advisory Committee *see*
Aeronautics Act—Regulations

United States Clean Air Act *see* Motor vehicle emissions—
Control

United States Environmental Protection Agency (EPA) *see*
United States—Motor vehicle emissions

United States Jones Act *see* Coasting trade—Foreign ships;
Ships—Imports

United States Staggers Act *see* Freight rates—Regulation;
United States—Railway industry—Transportation systems

United Transportation Union - Canada

Membership, 54:70-1

See also Organizations appearing; Rail lines—Short-lines;
Rail yards; Railway industry—Rail plant

UPA *see* Union des producteurs agricoles

Urban areas *see* High speed rail—Rights-of-way; Public transit

Urban Transit Development Corporation (UTDC) *see* Public
transit

USAir *see* Airline industry—International routes

User fees *see* Airports—Security; Transportation systems

UTDC *see* Urban Transit Development Corporation

Valleyfield Bridge

Repairs, St. Lawrence Seaway System reserve fund,
contribution, 40:12-3

Vancouver, B.C. *see* Committee—Travel; Fraser Valley—
Vancouver corridor; High speed rail—Fraser Valley;
Shipbuilding industry

Vancouver International Airport *see* Residential housing—
Airports

Vancouver Island *see* Rail lines

Vancouver Port *see* Container shipping

Vancouver Port Corporation

Background, commemorative book, 51:58

Draw-down, \$30 million, 51:55-7, 67-8

Labour relations, employees, unwillingness to work in
December, 49:15, 17; 51:62-4

Marketing, 51:64

Neptune Terminals, modernization, 49:16-7

Port Authority, creation, 51:56-7

Revenues, income, tonnage, 51:59

Tour, Committee members, 51:58

Vancouver Port Corporation—Cont.

Traffic

Increase, 16:12

Movement, rail lines, efficiency, 19:14

Seattle-Tacoma Ports, TEUs, comparison, 19:7

Viability, transcontinental railways, importance, 51:59

See also Cruise ship industry—Terminals; Organizations
appearing

Vancouver-Seattle corridor *see* High speed rail

Vehicle child restraints *see* Seatbelts

VIA Rail Canada Inc.

Board of Directors, Chairman, Order in Council
appointment, Marc LeFrançois

Committee study, 35:4-23

Appearance, scheduling, 33:7

Conflict of interest guidelines, conformity, 35:11, 22

Qualifications, experience, 35:5-7, 10-1

Role, instructions from government, policy directions,
35:7, 11, 15-6, 22

Salary, 35:16

Canadian National Railways, relationship, 23:24

Management, separating, 13:40

Corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:4-33

Employees, 26:4

Cuts, restructuring, employment security severance
packages, cost, 26:26

Labour relations, 35:18-9

Management system, operation, financial reporting
mechanism, 35:19-21

Transport Minister, involvement, 35:21

Mandate, 7:24

Definition, legislated, need, 13:19-20; 26:7, 15; 35:7, 11-2,
14-5; 45:32

See also Rail passenger transportation—Northern and
remote communities

Regulation

Extent, other modes, comparison, 45:23

Regulated activities, guidelines, 45:24

Reports from operating officers, rejection, revision, 35:21

Revenues

Ridership, increases, 13:10; 26:4

Sources, diversification, 52:41

Subsidies, 26:32

Air transport, comparison, 10:86-7

Bus service, comparison, 35:12

Other countries, comparison, 26:8

Requirement, review, restructuring, 26:5; 35:7-8, 12;
45:25-6; 55:78

Royal Commission on National Passenger Transportation
position, 26:7-8, 22-4

See also Cruise ship industry—St. Lawrence Cruise Lines;

Drug abuse; Freight rates—Compensatory; High speed

rail—Cost—Ownership—Quebec City; Organizations

appearing; Passenger transportation—Intermodal;

Passenger transportation—Intermodal; Rail accidents—

Derailments—Smiths Falls; Rail line abandonment—CP

Rail System; Rail lines; Rail passenger transportation

passim; Railway rationalization—Eastern network

Vice-Chairmen, election *see* Orders of Reference—Chairman;
Procedure and Committee business

- Victorian Empress** *see* Cruise ship industry—St. Lawrence Cruise Lines
- Visible minorities** *see* Canadian National Railways—Work force
- Vision 2000** *see* Grain transportation and handling system—Deregulation
- Vuillemot, Peter** (Atlantic Provinces Transportation Commission)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:89-92, 94-6
- Walker, Bruce** (STOP Inc.)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 32:20-9
- Wallis, Peter** (Canadian Airlines International Ltd.)
Airline industry, Committee study, 27:22, 27-8
- Wardair** *see* Canadian Airlines International
- Washington chairs** *see* Air passenger transport—Disabled persons
- Wayne, Mayor Elsie** (Saint John, N.B.)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 55:67-83
- Weirsmas, Don** (Canadian Manufacturers' Association)
Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 47:10, 13-5
- Welland Canal**
Foreign ships, pilots, safety, 13:19
Refurbishing, funding, 13:18; 41:18-9
See also Cruise ship industry—Great Lakes
- West coast** *see* Container shipping—Inland; Cruise ship industry; Shipbuilding industry—Rationalization
- Western Canadian Shippers' Coalition**
Membership, 51:16
See also Appendices; Organizations appearing
- Western Grain Transportation Act (WGTA)**
Elimination, proposal, 56:52
Reforms
Implementation, acceleration, 52:61
Public support, farm organizations, provincial governments, position, 52:61
See also St. Lawrence Seaway System—Viability
Subsidies
Crow benefit, reductions, 52:78-9; 54:9
See also Freight rates; Grain transportation and handling system—St. Lawrence Seaway
See also Grain transportation and handling system—Competitiveness—Deregulation; Oilseed processing industry; Rail line abandonment; Rail lines—Short-lines
- Western provinces** *see* Coal; Economy; Rail line abandonment; Railway industry—Revenues
- WGTA** *see* Western Grain Transportation Act
- White, Brian** (PC—Dauphin—Swan River)
References, *in camera* meeting, 1:5-6
- Whiteman, David** (Transport Department)
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 1:11-23; 5:12, 16-8, 25-6
- Wilbee, Stan** (PC—Delta)
Airline industry, Committee study, 27:21-2, 34-5
Canadian Airlines International Ltd., 27:21-2
Procedure and Committee business, organization meeting, 21:15
- Wilson, Chris** (Transport Department)
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 28:6-33; 32:33-47; 33:8-9, 11-2, 14-5, 17, 19-20
- Wilson, Geoff** (PC—Swift Current—Maple Creek—Assiniboia)
Aeronautics, 2:12; 3:43-6
Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 2:10-2; 3:43-6; 5:14-5, 22
Air transport, 6:17-8; 7:18-9; 9:45; 25:18
Airline industry, Committee study, 24:22-3
Automobile transportation, 6:17; 7:17; 8:14-5; 10:21, 58, 60, 80-2, 91
Canadian Industrial Transportation League, 48:13-4
Canadian National Railways, 38:28-30; 41:39, 41
President and Chief Executive Officer, Order in Council appointment, Paul Tellier, Committee study, 23:11-2, 19-20
Canadian Owners and Pilots Association, 2:10
Churchill Port, 17:17-8; 23:12
Coasting Trade Act (Bill C-33), 12:31-2; 14:18-21, 31-3, 67-9; 18:20-1
Container shipping, 19:24
CP Rail System, 42:18-23
Cruise ship industry, 14:19-20
Drug abuse, 26:26
Gambling cruise ships, 12:31-2; 14:67-9
Grain transportation and handling system, 14:18; 16:22-5; 19:16; 23:11-2; 25:29-31; 41:36-7
High speed rail, Committee study, 6:5, 17-9, 23, 34-5, 38; 7:16-9, 25, 29, 31; 8:12-5, 19, 27-31; 9:45-7, 71-3, 75-6; 10:21-3, 56, 58, 60, 66, 79-82, 90-1
Highways and roads, 48:14-5
Land use planning, 2:11
Lester B. Pearson International Airport, 9:73
Marine Insurance Act (Bill C-97), 34:13
Motor vehicle imports, 33:19-20
Motor Vehicle Safety Act (Bill S-8), 33:18-9
National Transportation Agency annual review, 1991, Committee study, 26:42-5
Passenger transportation, 6:23; 8:30-1; 9:75-6; 10:56
Ports, competitiveness, Committee study, 16:17, 22-5; 17:16-8; 19:14-6, 24, 27-8
Procedure and Committee business
Bills, amendments, 33:18
Briefing session, 24:3
Business meetings, 21:8; 24:3; 25:3
Organization meeting, 21:13-5
Room, 25:29
Subcommittee report, 21:14
M. (Angus), 21:13
Public transit, 10:81
Rail line abandonment, 13:37-8; 19:16; 25:31; 26:44-5; 48:14
Rail lines, 25:31; 41:38-9; 48:15-6 51:32
Rail passenger transportation, 6:35; 10:58, 79; 26:26-8
Rail safety, 25:17-8

Wilson, Geoff—Cont.

- Railway industry, 19:14-6; 23:20-1; 41:39
- Railway rationalization, Committee study, 25:29-32
- References, *in camera* meetings, 1:4-5; 11:37-9; 21:8; 24:3; 25:3; 57:39-40
- Specialty aviation, 51:12
- St. Lawrence Seaway Subcommittee, 21:13-4
- Transportation, current issues, Committee study, 13:37-8
- Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 38:28-30; 41:36-40; 42:18, 20-3; 48:13-6; 51:11-2, 32, 39
- Transportation Safety Board Annual Report, 1991, 25:17-8
- VIA Rail Canada Inc., corporate plan, 1992-1996, Committee study, 26:26-8

Windsor, Ont. *see* Quebec City-Windsor corridor**Winnipeg, Man.** *see* Committee—Travel; Grain transportation and handling system—Conference; Rail line abandonment—Canadian National**Witnesses** *see* Organizations appearing**Women** *see* Canadian National Railways—Work force; Railtech Ltd.**X-2000 Sprintor train** *see* High speed rail—Cost—Technological developments**Young, John** (Transport Department)

Coasting Trade Act (Bill C-33), 14:67-8

Young, Neil (NDP—Beaches—Woodbine)

Aeronautics Act (amdt.)(Bill C-5), 3:13-5, 18

Airport noise abatement regulations, 3:13-4

Automobile transportation, 3:15

Zier-Vogel, Ted (Canadian Manufacturers' Association)

Transportation policy, NTA Review Commission report, *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*, Committee study, 47:8-11, 15-9

- Wilson, Geoff—Suite**
 CP Rail, 42:22-3
 Croisières, industrie, 14:67-9
 Garde côtière canadienne, 17:18
 Grain de l'Ouest, transport, 48:16
 Ligue canadienne de transport industriel, 48:13-5
 Mirabel, aéroport international, 6:35
 Nomination par décret, 23:11-2, 19-20
 Office national des transports du Canada, examen annuel 1991, examen, 26:42-5
 Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 16:17, 22-4; 17:16-8; 19:14-6, 24
 Routes et autoroutes, 48:15
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 33:9-12, 17-8; 34:5
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:17-9, 23, 34-5; 7:16-9, 28-9, 31; 8:12-5, 19, 27-31; 9:45-7; 10:21-3, 56, 58, 60, 66, 79-82, 89-91
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 34:13
 Transports, 48:15
 Transports aériens, 6:23; 51:11-2
 Examen, 24:22-3
 Transports ferroviaires, 10:79; 13:37-8; 19:14-6, 24; 23:11-2; 25:17-8, 29-32; 26:28, 44-5; 38:30; 41:36-40; 42:18, 20-2; 48:15-6
- Wilson, Geoff—Suite**
 Transports ferroviaires—Suite
 Réseau, rationalisation, examen, 25:29-32
 Transports, questions d'actualité, étude, 13:37-8
 VIA Rail Canada Inc., 10:58
 Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:26-8
Winnipeg, Man. *Voir* Canadien National—Est; Transports ferroviaires
 X-2000, projet. *Voir* États-Unis; Trains à grande vitesse—GEC Alsthom, système TGV—ABB; VIA Rail Canada Inc.—Train
Young, Jim (ministère des Transports)
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:67-9
Young, Neil (NPD—Beaches—Woodbine)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 3:13-5
 Lester B. Pearson, aéroport international, 3:13-5
Zier-Vogel, Ted (Association des manufacturiers canadiens)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 47:8-12, 15-9

- VIA Rail Canada Inc.—Suite**
Vitesse, 26:25
Voies
- Abandon**, 26:23-4
Entretien, capitaux, absence, 45:38
Voir aussi Air Canada—Réservations; Canadien National—CP Rail—Fusion; Comité—Témoins—Comparution; Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports nationaux—Regard sur la politique et la législation*—CP Rail—Atlantique, région—*transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; CP Rail—Atlantique, région—Demande; Macyro, groupe—Président; St. Lawrence Cruise Lines: Témoins: Trains à grande vitesse—Gestion et exploitation et Québec-Windsor, corridor—Coûts et Québec-Windsor, corridor—Voies, aménagement; Transports ferroviaires—Embranchement, lignes, abandon—Procéssus
- Vice-président du Comité**
Election
Atkinson, 21:11
Comuzzi, m. (Blenkarn) rejetée, 1:10
Keyes, 11:43; 21:12
Marchi, 1:5
M. (Keyes), égalité des voix, 1:8-9
Motion retirée, consentement unanime, 1:5
Pronovost, 1:8
Rapport proposé, 1:8-9
M. (Angus) rejetée, 1:10
- Voie maritime du Saint-Laurent**
Approfondissement, 41:19
Distorsions, création, 54:18-9
Et Grands lacs, avenir, rapport à la Chambre, 22:iv-27
Expéditeurs, Grain de l'Ouest, transport, Loi, subvention, versement, répercussions, 52:66-7
Financement, 52:66
Fonds de réserve, utilisation pour les réparations du pont de Valleyfield, Qué., 40:12-3
Gouvernement, intervention et réponse, 41:18-9; 52:18, 23; 53:33-4
Observations, 52:15-6
Subventions, 19:22-3
Tarifs et droits de pilotage, gel, 40:12; 41:17-9
Trafic, baisse, 16:9-10; 52:65
Utilisation, droits, explications, 41:21-3
Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 12:4; 16:10; 40:11-2; 41:1-2
Voir aussi Grain de l'Ouest, transport; Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent; Transports maritimes—Services fédéraux, coûts, recouvrement, initiatives
- Vuilleminot, Peter** (Commission des transports des provinces atlantiques)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:89-92, 94-6
Walker, Bruce (STOP Inc.)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 32:20-9
Walls, Peter (Lignes aériennes Canadien international Ltée)
Transports aériens, industrie, examen, 27:22, 27-8, 33
- Wayne, Elsie, maire** (St-Jean, N.-B.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:67-83, 85
Weitsma, Don (Association des manufacturiers canadiens)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 47:10, 13-5
Welland, canal
Canada, investissements, 41:18-9
Remise à neuf, 13:18
Voir aussi Croisières, industrie—Grands lacs
Western Canadian Shippers' Coalition
Membres, 51:16
Voir aussi Appendices: Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Témoins
- White, Brian** (PC—Dauphin—Swan River)
Comité, séance à huis clos, présence, 1:5-6
Wightman, David (ministère des Transports)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:11-23; 5:12, 16-8, 25-6
Wilbee, Stan (PC—Delta)
Comité, 21:15
Lignes aériennes Canadien International Ltée, 27:21-2
Transports aériens, industrie, examen, 27:21-2, 34-5
Wilson, Chris (ministère des Transports)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:6-33; 32:33-47; 33:8, 12, 14-5, 19-20
Wilson, Geoff (PC—Swift Current—Maple Creek—Assiniboia)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:10-2; 3:43-6; 5:14-5, 22
Air Canada, 6:23
Association des syndicats de cheminots du Canada, 41:39
Assurance maritime, 3:43
Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 34:13
Automobile, 6:17, 19, 23; 10:21, 81-2
Ble, 14:18
Bureau de la sécurité des transports du Canada, rapport annuel 1991, examen, 25:17-8
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:31-2; 14:18-21, 32-3, 67-9; 18:20-1
Canadian Owners and Pilots Association, 2:10
Canadien National, 23:19-20; 38:28-9
Central Western Railway, 51:32
Céréales, expéditions, 16:23-5
Churchill, port, 16:22-3; 17:16-7; 19:16; 23:12
Comité, 16:17; 19:27-8; 21:13-4; 33:18-9
Séances à huis clos, présence, 1:4-5; 8:3, 34; 9:3-4, 76; 11:41-3; 21:8; 24:3; 25:3; 57:41
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 38:28-30; 41:36-40; 42:18, 20-3; 48:13-6; 51:11-2, 32, 39
Conair Aviation Ltd., 51:12
Constitution, 2:12; 7:29, 31

- VIA Rail Canada Inc.—Suite
Nomination par décret—Suite
Voir aussi sous le titre *susmentionné* LeFrangois
Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:4-55
Ponctualité, pourcentage, 26:5
Président
Transports, ministre, rencontres, fréquence, 35:21
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Comité des finances;
Conseil d'administration
Privatisation, contrat, 26:28
Promotion, efforts, 35:18
Rapports financiers, procédure, 35:20
Régions éloignées, services
Coût par passager, 13:15
Incidences sur les subventions, 26:10
Lignes protégées, 13:15-6
Modifications, 26:9
Obligation, 35:10; 45:31-2
Subvention, montant, 45:32
Relations de travail, Conseil d'administration, rôle, 35:18-9
Revenus et taux d'utilisation, augmentation, 13:10
Rôle
Élargissement, 35:18
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Relations
Services
Augmentation, autorisation préalable, 26:12
Efficacité, 10:57-8; 26:5
Élimination, services, reprise, 35:10
Frais, autosuffisance, 26:22
Fréquence, 26:11
Hamilton, Ont., transfert à Dundas, Ont., 26:24
Nouvelles liaisons, 10:41
Proteges, examen ministériel, rapport, accessibilité, 44:27
Qualité, 26:21-2, 26-8
Réduction, 6:42; 8:25; 10:69, 71-3, 75; 52:46
Rétablissement, Manitoba, 52:43-4
St-Jean, N.-B., situation, 26:14-5, 18-21
Transcontinentaux, 26:10-1
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Clients—Gens et
Régions éloignées
Statistiques, 26:4
Subventions de l'Etat
Abaissement, 26:4; 35:7-8, 16-7
Directes, comparaison avec le Voyageur, 45:30-1
Élimination graduelle, processus, 26:7-8; 45:27
Explications, liste, préparation, 26:32
Maintien, 26:7
Répartition, 26:10, 31-2
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Régions éloignées,
services—Incidences
Succès, félicitations, 26:21
Tarifs
Augmentation, 26:23
Plaintes, 45:25
Taxes
Données, ventilation, 45:37-8
États-Unis, comparaison, 45:33-4
Touristes, retombées économiques, 26:30-1
Train à grande vitesse X-2000, examen, 45:34-5
Transport, réseau intermodal ou multimodal, compagnies
diverses, relations, 26:32
- VIA Rail Canada Inc.—Suite
Comité des finances—Suite
Réunions, fréquence, 35:20
Comité exécutif, réunions, fréquence, 35:19-20
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
comparution et recommandations, suggestions, 45:23
Compressions budgétaires, répercussions, 26:14; 45:27, 38-40
Comptabilité, système, 35:13
Concurrence, 26:6, 16-8, 28; 35:12-3
Conseil d'administration
Membres, nombre, 35:20
Président
Actionnaire principal, Transports, ministre, relations,
35:21
Embauche, qualités, 35:6-7
Président de VIA, rencontres, fréquence, 35:20
Réunions, fréquence, 35:19
Voir aussi sous le titre *susmentionné* LeFrangois;
Relations
CP Rail, voies ferrées, utilisation, 26:7
Députés et sénateurs, laissez-passer
Remboursement, 45:33, 39-40
Utilisation, pourcentage, 45:35-6
Développement national et régional, objectifs, 26:23
Droits de circulation, transfert, 47:32-3
Employés, nombre, 26:4, 20, 26
Environnement, répercussions, 35:18
Équipement
Acquisition, 26:8-9
Améliorations, 26:6; 35:15
Bris, 26:4-5
Entretien, coûts, 26:12
Modernisation, travaux, 35:14
Neuf, commandes, moment, 26:11-2
Exploitation, 26:8, 31-2
Financement, 26:5; 45:39
Frais fixes, 26:31
Immobilisations, nécessité, 26:8
Laissez-passer
Nombre et utilisation, 45:36-7
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Députés
LeFrangois, Marc, président du Conseil d'administration,
nomination par décret
Changements, prévision, 35:22
Cheminot, expérience, absence, 35:19
Conflits d'intérêts, directives, 35:11
Conseils d'administration, président, antécédents, 35:10-1
Objectifs, 35:7-8
Philosophie, 35:14-7
Politique, directives, imposition, 35:11, 15-6
Poste à plein temps, 35:22
Qualités, 35:5-6
Rapports, rejet, circonstances, 35:21
Salaires, 35:16
Siège social, bureau, présence, 35:22
Lignes, changements, coûts, 45:27-8
Mandat, 7:24; 10:71; 13:19-20; 26:15; 35:11-2; 45:32
Matériel roulant, Voir plutôt sous le titre *susmentionné*,
Équipement
Nomination par décret
Examen, 35:4-23

- Turpin, John** (Chamber of Shipping of British Columbia) Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:49-55
- Twiss, Brian** (Graydon Motors - DBR Credit Corporation) Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:48-50
- Union des producteurs agricoles**, Voir Trains à grande vitesse—Québec-Windsor, corridor, aménagement—Terres agricoles
- Unité nationale**
Trains à grande vitesse, Québec-Windsor, corridor, projet, relation, 10:53-4
- United Airlines**, Voir Air Canada
- United Grain Growers**, Voir Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Témoins
- US Air**, Voir Transports aériens—États-Unis et Ottawa, Ont.—Ottawa-Pittsburg
- Vancouver, aéroport international**
Expansion, piste additionnelle, 13:14-5
Riverains, comité, recommandations, 4:16
- Vancouver, port**
Activités et emplacements, 51:59-61
Ballastine, jeteé, réfection, 51:71-2
Bénéfices, répartition, 51:67-8
Conteneur, trafic, 19:6-7, 17; 51:69
Croisières, navires, 51:70-1
Employés, travail, refus, explications, 51:62-3
Emprunts, sources, 51:68
Fonds de réserve, 51:57
Livres, publication, 51:58
Problèmes, description, 51:63-4
Rentabilité, 51:67
Réserves, montants, 51:68
Roberts Bank, expansion, 51:64-5, 69
Secteur, administrations, nombre, 51:68-9
Silo portuaire direct, construction, échancier, 51:64-5
Terminal à conteneurs, échancier, 51:64-5
Tonnage en transit, rang, 16:19
Tournée, Comité, membres, participation, 51:58
Trafic, détournement, raisons et explications, 51:65-6
Transports ferroviaires, efficacité, 19:14
Utilisation, frais, hausses, 51:68
Voir aussi Construction navale, industrie
- VIA Rail Canada Inc.**
Autonomie, 35:14-5
Bleu d'argent, classe, inauguration, 26:5-6
Canadien National, séparation, 13:40
Canrail, carte, système, modifications, 26:28-9
Clients
Gens d'affaires, services spécialisés, offre, 26:18
Provenance, 26:12-4
Répartition, 26:30
Satisfaction, sondage, 26:6
Comité des finances
Président, 35:21
- Tremlay, Marcel R.** (PC—Québec-Est; secrétaire parlementaire du ministre d'État (Condition physique et Sport amateur) et ministre d'État (Jeunesse) et leader adjoint du gouvernement à la Chambre des communes du 8 mai 1991 au 11 mars 1993; secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et ministre des Finances du 11 mars 1993 au 1er septembre 1993; secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada et président du Conseil privé de la Reine pour le Canada du 1^{er} septembre 1993 au 31 août 1994)
Comité, 21:10-1
Séances à huis clos, présence, 11:4-3; 20:4; 21:8
Nomination par décret, examen, 23:16-7
Trains à grande vitesse, 23:16-7
Tremlay, Maurice (PC—Loisbrière)
Comité, séance à huis clos, présence, 8:3, 34
Tribunal de la concurrence
Décisions, processus et pouvoirs, 50:39-40
Rôle, 50:28-9
Voir aussi Comité; Transports ferroviaires—Voies—Partage entre le Canadien National et le CP Rail
- Trois-Rivières, Qué.** Voir CP Rail—Service voyageur; Routes et autoroutes
- Truro, N.-É.** Voir Transports ferroviaires—Sydney
- Turner, Michael** (Garde côtière canadienne)
Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 20:17-8, 21

- Transports ferroviaires—Suite**
 Voies
 De raccordement avec les États-Unis, protection, mécanisme, 51:20-1
 Exploitation, 52:81; 53:15
 Installations publiques, option, 53:37-8
 Justification, 42:26-7
 Partage entre le Canadien National et le CP Rail
 Commentaires, 55:92
 Normes minimales, exigence, 39:25
 Tribunal de la concurrence, rôle, 50:36-8
 Tribunaux du transport de céréales, abandon, 13:37-8; 19:16
Voir aussi sous le titre susmentionné Est de Winnipeg, Man.; Winnipeg, Man.
 Voyageurs, transport
 États-Unis, 10:22; 33
 Ontario, GO Transit, 6:20
 Promotion, mesures, 8:25
 Réseau national, situation, 10:68-70, 79
 Trains actuels, diesel, vitesse, 6:33-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Ouest
 Winnipeg, Man.
 Thunder Bay, tronçon, 23:8; 25:26
 Voies parallèles, maintien, 25:26
Voir aussi sous le titre susmentionné Embranchement, lignes, abandon; Est
Voir aussi Brookville Transport Limited—Activités; Churchhill, port; Constitution—Droit à la propriété; Grain de l'Ouest, transport; Halifax, port; Nouveau-Brunswick; Ports canadiens—Conteneurs, trafic; Rallieux; Routes et autoroutes—Entretien—Comparaison; Vancouver, port
Transports maritimes
 Consultations publiques, processus, 51:56-7
 Coûts et frais, 41:9-10
 Excédents, réduction, 51:55-6
 Intérêts des divers groupes concernés, 14:37-8
 Lois, harmonisation, 34:7
 Navires
 Canadiens, utilisation, règle 40-40-20 de la CNUCED, application, 14:50-1
 Construction navale, industrie, répercussions, 15:21-2
 Étrangers, utilisation, procédure, 37:14
 Petits, réutilisation, 56:16
 Services fédéraux, coûts, recouvrement, initiatives
 Consultations, 17:9-10, 12
 États-Unis, comparaison, 17:11
 Garde côtière canadienne, position, 17:10-1; 20:8-9, 11-4
 Ports canadiens, compétitivité, répercussions, 17:11-2; 20:12-3
 Répercussions, 13:18-9
 Société canadienne des ports, position, 16:28
 Voie maritime du Saint-Laurent, répercussions, 40:13
 Subventions, pays divers, situation, 54:82-3
 Surcapacité, arrangements spéciaux, besoins, 56:16-7
 Tarifs, guerre, répercussions, 56:18-9
 Utilisateurs, paiement et intervention, 51:56-7
- Transports maritimes—Suite**
Voir aussi Blé; Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation; Grain de l'Ouest, transport; Libre-échange, accord nord-américain; Pétrole; Transports ferroviaires—Prix—Compensatoires—Comparaison*
Transports, ministère
 Employés, moral, 53:27
 Mission, 13:4-5
 Taille et complexité organisationnelle, 53:26-7
Voir aussi Automobile—Émissions polluantes, réduction, normes et importation, véhicules; Comité—Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux et *Témoin*s—Comparution; Lester B. Pearson, aéroport international—Brut; National Auto Auction Association; Office national des transports du Canada; Ports canadiens; Sécurité automobile, projet de loi S-8—Règlements—Rédaction; *Témoin*s; Transports ferroviaires—Smiths Falls, collision—Rapport
Transports, ministre
 Taux de roulement, 39:26
Voir aussi Comité—Ministre, comparution; *Témoin*s; VIA Rail Canada Inc.—Conseil d'administration—Président—Actionnaire et Président
Transports, ministre d'État. Voir *Témoin*s
Transports nationaux, Loi
 Développement régional, article, abolition, 51:46; 53:14; 55:16
 Examen
 Consultations, manque, 55:39
 Exercice, gaspillage ou validité, 54:39-40
 Prévion, 54:41
 Expéditeurs, favoritisme, 51:19
 Modifications
 Coalition des organisations provinciales ombudsmen des handicapés, position, 52:26-7
 Oligoéneux, transformation, industrie canadienne, position, 52:52-3
 Principe de base, erreur, 45:6
Voir aussi Conseil des grains du Canada; Grain de l'Ouest, transport—Réglementation; Pâtes et papiers, industrie; Transitaires, secteur
Transports routiers. Voir *plutôt* Routes et autoroutes
Travailleurs unis des transports du Canada
 Chef de train, contrat, 54:72
 Conventions collectives, société ferroviaire de l'est de l'Ontario, signature, détails et compromis, 54:71-2
 Membres, métiers et nombre, 54:70-1
 Négociations collectives, engagement, esprit de désaccord, 54:70
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; Témoin*s; Transports ferroviaires—Ligne sur courte distance
Travaux du Comité
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, 1:10-23; 2:4-28; 3:5-50; 4:4-25; 5:12-29
 Assurance maritime, projet de loi C-97, 34:7-14; 36:7-8

- Transports ferroviaires—Suite**
 Ligne sur courte distance
 Acquisition, coûts, établissement, 25:31
 Amélioration du système des transports, 55:63
 Association canadienne des pâtes et papiers, position, 54:30
 Contrôle fédéral, possibilité, 55:46
 Droits syndicaux acquis, maintien, appui, 41:38-9
 Exploitation, 25:29-31; 41:30-1
 Intérêt public, 38:23; 47:34
 Justification, 45:18
 Législation provinciale, adoption, 54:30
 Option viable, reconnaissance, 45:19
 Politique, établissement, 47:14
 Projet Truro-Sydney, N.-E., approbation, hésitation, 55:46
 Saskatchewan, législation, 54:19, 30
 Subventions, 52:75-6
 Successeurs, droits, 48:15-6
 Travail, législation, 47:14-5; 51:26
 Travailleurs unis des transports du Canada, position, 54:71
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Marchandises, transport—Lignes
- Lignes**
 Échange, explications, 51:38
 Maintien, libre-échange, accord nord-américain, répercussions, 55:34
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Embranchement, lignes, abandon; Embranchements des Prairies, gel; Est de Winnipeg, Man; Marchandises, transport; Ouest—Deux; Prix—De; Réseau—National
- Lignes secondaires**
 Contrôle, processus, 55:82
 Prairies, rationalisation, 51:34-5
 Lois parallèles, révision, 51:28-32
 Marchandises, transport
 Lignes principales, lignes sur courte distance, coûts, comparaison, 23:11-2; 52:20
 Québec-Windsor, corridor, trafic de nuit, 7:24-5
 Matériel, entretien, réduction, 54:43
 Monopoles, 47:18
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Gouvernements
- Ouest**
 Deux lignes, maintien, 25:32-3
 Situation, 23:8, 12
 Voyageurs, services privés, existence, 26:28
 Passages à niveau, sécurité
 Barrières, largeur, 25:11
 Blocages, durée, règles, 25:17-8
 Canadien National, mesures, 23:11
 Europe, systèmes, adoption, 6:36-7
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Accidents
 Points de passage, maintien, 55:17
 Politique
 Nationale, 19:12; 25:21
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Ligne sur courte distance
 Prix
 Arbitrage, dispositions, 53:39-40
 Compensatoires
 Commentaires, 55:31; 56:26
 Comparaison avec les escomptes des transports maritimes, 41:12-3; 52:13-9
- Investissements, modifications, 25:21-2**
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Embranchement, lignes, abandon; Ligne sur courte distance
- Définition, 44:31, 33; 51:26; 55:28, 40**
 Intérêt public
 Financement public, 42:5
 Précision, absence, 39:9-10
 Établissement, 44:26; 45:19; 49:12-3
 CP Rail, position, 42:14-6
 De base
 Infrastructure
 Importance et rôle, 25:19
 Grève, menaces, 42:21
 Grand Trunk, réseau, E.-U., main-d'oeuvre, réduction, 23:6
 Déréglementation; Réseau—National—Atlantique
 Tronçons, abandon; Carburant, taxe;
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Atlantique, région, Rôle, 38:6-7, 12, 22; 39:8-9
 Monopole, explications, 49:11-2
 Gouvernements
 répercussions, 54:49-50, 72-3
 Gares de triage, technologie nouvelle, utilisation, Surtaxation, 23:5, 20-1; 44:23
 Modifications, précisions, 53:8
 Fiscalité
 Favoritisme au détriment des expéditeurs, 49:5-6
 Exportations, quantités passant par les États-Unis, 51:19-20
 distance; Voies
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Ligne sur courte distance; 45:7; 55:59-60
 Et infrastructure, séparation, 35:12; 38:13-4; 39:14-5; 41:13; 44:22; 45:7; 55:59-60
 Exploitation
 sécurité
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Passages à niveau, Réseaux, comparaison, 23:15
 Europe
 transport
 Lignes; Taxes—Foncières; Voies—De; Voyageurs, Prix—De lignes concurrentiel; Réseau—National—Embranchement, lignes, abandon; Exportations; Voir aussi sous le titre *susmentionné* Accès; Coûts; Taxes, écart, 51:64
 Effectifs, compressions, avantages, 38:30
 Disparité, 42:20-1
 Crise d'il y a vingt ans, ressemblance, 25:20
 Contrail, expérience, 47:15-6
 Concurrence, avantages, etc., 19:14-5; 26:40-1; 56:43
 Concept 2-1/2, utilisation, 55:60-1
 Comparaisons, 42:25-6
 États-Unis
 situation, 25:22-3; 40:9; 42:14; 51:38; 56:60-1
 Voie, partage entre le Canadien National et le CP Rail, Sécurité, identification, 25:26
 Lignes, 23:7-8
 Est de Winnipeg, Man.
 Environnement, avantages, 19:9-10, 12
 Enquête spéciale, demande, 25:10
 44:31-2
 Emprises ferroviaires, conservation, processus, résultats,

Transports ferroviaires—Suite
 Embranchement, lignes, abandon—*Suite*
 Demandes, moratoire, imposition, 44:26; 53:11-2; 54:14; 55:41; 56:60
 États-Unis, expérience, 47:22-3
 Explications, 47:32
 Financement, retrait, résiliations, 52:21-2
 Grail de l'ouest, exploitants, réaction, 52:9
 Intérêt public, 51:25-6; 52:12-3; 22; 55:13-5; 56:63
 Intégration, 48:11
 Lignes principales et secondaires, distinction, 40:9; 55:17-8
 Passagers, transport, lignes, conservation, 44:27
 Pertes, preuves, 37:6
 Processus
 Cas spéciaux, différences, 49:7-8
 Description, 26:44-5; 38:7-8; 45:26-7; 55:76-7
 Simplification, 38:9-10
 VIA Rail Canada Inc., rôle, 45:28-30
 Propriété, transfert, retard, 47:24
 Public, réaction, 26:45
 Raisons, 52:69-70
 Réutilisation, 25:31
 Routes, entretien et réfection, coûts supplémentaires, études, 52:81-2
 Saint-John-Sherbrooke
 Appel devant le Cabinet, dépôt, 55:79-80
 Décision, organisme indépendant, 55:81-2
 Demande, examen, 39:10-1
 Directive, application, possibilité, 40:8-9
 Rallex, étude, 47:28-9
 Répercussions, 47:36; 55:47
 Suspension, 55:29-30
 Saskatchewan, économies, 54:9-11
 Structure, établissement, 48:8
 Successeur
 Droits, constatation et assouplissement, 51:38-9
 Obligations, 47:27
 Sydney—Truro, N.-E.
 Concurrence, 47:27
 Demande, examen, 39:10-1
 Maintien, 55:94-6
 Préoccupations, 38:23-4
 Rentabilité, 47:26-7; 48:8
 Tesis, établissement, 48:9
 Embranchements
 Évaluation économique, responsable, identification, 52:6-7
 Viabilité, analyse, indicateurs, liste, 52:6
 Embranchements des Prairies, gel
 Imposition, répercussions, 41:29-30
 Lignes courtes, préservation ou camionnage, choix, 41:36-7; 47:28
 Employés
 Conditions de travail, 54:45-6
 Indemnités de départ, 38:30; 41:39; 45:20
 Réaffectation, 25:37
 Salaires, moyenne, comparaison avec le secteur du camionnage, 41:40-4; 48-9
 Syndicats, situation, 23:25; 45:9-10

Transports ferroviaires—Suite
 Accidents mortels, passages à niveau
 Hausse, 25:7
 Technologie, utilisation, 25:7-8
 Atlantique, région, tronçons, abandon
 Décisions, 25:35
 Gouvernement fédéral, intervention, 55:33-4
 Répercussions sur le port de St-Jean, N.-B., 25:34-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Embranchement, lignes, abandon
 Avenir, 42:10-2
 Bénéfices, imposition, provinces, possibilités, 54:12-3
 Camionnage
 Secteur, fusion, possibilité, 42:12-3
Voir aussi sous le titre susmentionné Embranchements des Prairies, gel—Lignes; Employés—Salaires; Taxes
 Camionnage, industrie, concurrence, 55:63, 96
 Capital de risque, manque, 47:34-5
 Carburant, taxe
 Élimination suggérée, 13:17
 Gouvernements provinciaux et municipaux, lobbying, 25:27-8
 Propositions, 25:24-5
 Réduction, Manitoba, répercussions, 54:13
 Saskatchewan, situation, 19:15-6; 23:21; 54:11-2, 15-7, 20
 Code canadien du travail, application, 51:29-30
 Commerce extérieur, accès, critères, 48:9
 Concurrence, 25:23-4; 47:16-7; 49:10-1, 16; 50:36; 51:16-9; 53:9
Voir aussi sous le titre susmentionné Camionnage, industrie; Embranchement, lignes, abandon—Sydney—Truro, N.-E.; États-Unis; Sociétés—Coûts
 Conseil mixte, membres du secteur, création, possibilité, 23:25
 Conteneurs, gerbage, wagon articulé five-pak, utilisation, 19:11, 18, 24
 Coûts
 Globaux, États-Unis, comparaison, 42:18-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Croisement; Embranchement, lignes, abandon—Routes; Ligne sur courte distance—Acquisition; Sociétés
 Crise, 38:6; 42:21; 45:6, 19; 47:10-1
Voir aussi sous le titre susmentionné États-Unis
 Dangers, existence, 25:11
 Déduction pour amortissement (DPA), modifications, 25:25
 Déraillements, nombre, 25:10-1
 Déréglementation
 Acceptation, 44:24-5
 Gouvernement, rôle, 42:24-5
 Répercussions, 23:6; 47:5-6
 Transports aériens, comparaison, 38:10, 12
 Économies, réalisation, 51:46-7
 Élimination, 55:60
 Embranchement, lignes, abandon
 Accélération, 45:7
 Association canadienne des pâtes et papiers, position, 54:26
 Atlantique, région, situation, 56:41-2, 56-7
 Capreol-Winnipeg, situation, examen et décision, 38:26-8
 Coûts-avantages, analyse, 25:31-2; 55:13-5
 Critères, 26:39-40; 48:7; 52:23
 Décisions, processus, 41:44; 44:22; 52:20-1, 68-70; 54:15

- Transports aériens—Suite**
 Marché—*Suite*
 Commun européen, SABRE, système, implantation, difficultés, 44:30-1
 Forces, incidence, 24:26, 32
 International
 Deux principaux transporteurs canadiens, concurrence, 27:31-2
 Porte-drapsau, nombre, 27:8, 28-31
Voir aussi sous le titre susmentionné États-Unis; Vols
 Mécaniciens, qualification, 53:23
 Monopole
 Contrôle par des canadiens, 48:22-3
 Situation, réaction, 55:78-9
 Solutions de rechange, suggestions, 48:46-7
 Navigation aérienne indépendante
 Société d'État, création, 48:47-8
 Système, description, 48:47
Voir aussi sous le titre susmentionné Commission Nord du 60^e parallèle, preuve, charge, inversion, formule, cas, nombre, 26:50-1
 Nouvel ordre mondial, concentration, 24:6
 Ottawa, Ont.
 Ottawa-Pittsburgh, liaison, US Air, demande, Lignes aériennes Canadien International Ltée, opposition, 27:28
 Services, 10:57
 Vols directs vers des villes américaines, aide, 40:5-6
 Partenariats
 Possibilité, 44:30
Voir aussi sous le titre susmentionné Gemini! Personnel
 Excédentaire, 24:23
 Navigant, heures de travail, réglementation, 3:26-8, 30, 48-9; 27:34; 40:10-1
 Petits transporteurs, prolifération, 24:23
 Points pour grand voyageurs, programmes, échange, 27:29-30
 Politique nationale, élaboration, gouvernement, participation, 27:9
 Québec, Qué., services, 10:60
 Québec-Windsor, corridor, voyageurs, nombre, 6:8, 14-5, 22-3; 10:87
 Réglementation
 Rétablissement, 45:10-1, 16-7, 22; 48:23-4; 50:10, 18; 54:46-7; 56:76-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Concurrence; Déglementation—Sociétés; Personnel—Navigant
 Renabilité, mesures, établissement, 27:8; 50:13-4
 Réseaux d'alliance, 24:6-7, 9
 Réservation électronique, systèmes, politique, élaboration, Office national des transports du Canada, rôle, 26:35-7
 Ressources, besoin, 53:27-8
 Sécurité
 Association du groupe de la navigation aérienne, position et préoccupations, 53:16-8
 Contrôle, 53:25-6
 Examen, groupe d'étude, 40:20-1
 Inquiétudes, 50:9; 54:43-5
 Problème, niveau, 53:22-3
 Relâchement, 48:22; 53:23-5
 Secteur privé, rôle, 53:19-20
- Transports ferroviaires**
 Accès, États-Unis, réciprocity, absence, 51:20, 23-4
 Transports ferroviaires—Déglementation
Voir aussi Brandon, Man.; Trains à grande vitesse;
 Vols notifiés, part du marché, 24:14
 Deux
Voir aussi sous le titre susmentionné Sociétés nationales—Gouvernement, intervention, nécessité, 27:19-20
 Viabilité
 Comparaisons
Voir aussi sous le titre susmentionné Sociétés nationales—Entrée, critères, 48:9
 Transporteurs étrangers
 Téléphones portatifs, utilisation à bord des avions, 1:23
 Structures, détails, 27:18-9
 Réduction, maintien, tendances, 26:49
 Canada, rôle, 26:48
 Contrôle, établissement, Office national des transports du Canada, rôle, 26:48
 Tarifs
 Répercussions, 3:32
 Surcapacité, 48:31-2; 50:11-4, 41-2
 Tabac, usage à bord des avions, interdiction, équipement, santé, 78-81
Voir aussi sous le titre susmentionné Déglementation
 Stephenville, T.-N., région, solutions, suggestions, 56:73-4, parcoures, 6:52
 Remplacement par des sociétés américaines sur certains
 Pertes, 26:37-8; 27:34-5
 Erreurs, 48:29
 45:10, 16-7; 48:23; 54:46; 55:82-3
 Deux transporteurs canadiens, viabilité, 39:30-1; 44:24;
 Comparaisons avec des transporteurs étrangers, 48:29-31
 Sociétés nationales
 Situation d'avant 1984, détails, 45:21-2
 Types divers, 51:13-4
 Sécurité, 51:11
 Propriété étrangère, pourcentage, 51:11
 Normes, différences, 51:12
 pressions, 51:10-1, 13
 Libre-échange, accord nord-américain, négociations, Incendies de forêts, lutte, 51:7-8
 les transports nationaux, 51:14
 Examen, absence à la Commission d'examen de la Loi sur
 États-Unis, situation, 51:9-12, 14-5
 Emplois, pertes, 51:14
 Concurrence, existence, 51:9
 Cartographie, sécurité, normes, 51:13
 Appareils subventionnés, acquisition, 51:15
 Services spécialisés
 Vols; Ottawa, Ont.; Québec
Voir aussi sous le titre susmentionné Agents de bord—Qualité, 48:46-7
 Prestations, 39:29-30
 Plaques tournantes, répercussions, 50:24-5
 Capacité, pertes, 50:24
 Services
 Vols; Services spécialisés
Voir aussi sous le titre susmentionné Agents de bord—Sécurité—*Suite*

- Transports—Suite**
 Subventions octroyées aux divers modes—*Suite*
 Transparence, 35:13
 Syndicat, dirigeant, rôle, 41:27-8
 Systèmes
 Détérioration, 10:59-60
 Rentabilité, 13:17
 Taxes, équité, 45:8
Trafic
 Import-export, fiscalité, 56:61-2
Voir aussi sous le titre susmentionné Déréglementation—
 Répercussions
 Usagers, frais, imposition, 41:5-6; 55:97-8
Voir aussi Association des manufacturiers canadiens;
 Automobile—Abandon; Cabotage, projet de loi C-33—
 Passagers; Canadien National—Céréales; Intoxicants;
 abus; Noranda; Nouveau-Brunswick; St-Jean, N.-B.;
 Transitaires, secteur Transports ferroviaires—Ligne sur
 courte distance—Amélioration
- Transports aériens**
 Accidents, hausse, causes, enquêtes, 48:28-9; 53:21-2
 Accord canado-américain, libéralisation des services
 Air Canada, position, 24:19
 Cabotage, question, retrait, 13:17-8; 48:44-5
 Négociateur, changement, 13:18
 Négociations, 13:8; 24:9-10, 18, 28; 40:4-5
 Office national des transports du Canada, rôle, 26:52
 Pays divers, répercussions, 24:29-30
 Plaques tournantes, établissement, 24:29
 Agents de bord
 Ceinture de sécurité, utilisation en vol, dispense, 3:30-1
 Heures de travail, réglementation, 50:14-5
 Nombre par passagers, 3:34
 Vols intérieurs de courte durée, service accru, sécurité,
 relation, 3:33-4
 Association des manufacturiers canadiens, influence, 47:10
 Assurance, primes, paiement, 53:23
 Aviation d'affaires, situation, 48:34-5, 43-4
 Cabotage
 Nécessité, 48:9
 Recours, 48:44-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Accord canado-
 américain, libéralisation des services
- Capacité**
 Evaluation, 24:12-5
 Réduction, 27:6; 14-7, 25-6; 45:11-2
 Résultats, vitesse, 27:17-8
 Ciel ouvert, politique
 Conair Aviation Ltd., opinion, 51:8-9
 Discussions, poursuite, 27:33-4
 Etapes, processus, 27:26-7
 Commission indépendante de navigation aérienne, création
 et fonctionnement, suggestions, 48:40-1
 Concurrence
 Canada, 39:30
 Canada 3000, position, 24:23
 Gouvernement fédéral, interventions, 39:17-20
 Maintien, 27:6-7
 Obstacles à l'entrée, 39:28-9
 Ou déréglementation, 48:10, 17-9
 Réglementation, prévision, 50:33-4
- Handicapés**
 Déménagement, nombre, 56:72-3
 Terre-Neuve, situation, 56:72-3
 Industrie
 Examen, 24:4-33; 27:4-35
 Situation, description, 27:4-8
 Intérêts étrangers, 24:30-1; 53:20
 Interfinancement, étude, 26:49
 Investissements étrangers
 Influence, exemple, 48:27-8
 Limites, 27:27; 44:22; 45:7; 50:21-2
 Liaisons, échanges, 45:17-8
 Marché
 Accès, limitation, 27:32
- Handicapés**
 Politique; Viabilité
Voir aussi sous le titre susmentionné Concurrence;
 Rôle, 48:24-5
 Gouvernement
 Gemini, partenariat, allusions, 24:4, 12
 Opposition, 45:20-1
 Détails, 45:12-4; 48:24-5
 Canada, 24:11
 Demande adressée à l'Office national des transports du
 Fusion
 Financement, 10:89; 27:4-5; 48:26-7; 55:82-3
 Fardeau de preuve inversé, critère, élimination, 39:25-6
 Evolution, étude, 26:49-50
 Europe, situation, comparaison, 45:15-6, 18
 continentaux, 13:27
 Europe-Canada, liaison, Singapour, Air Canada,
Voir aussi sous le titre susmentionné Déréglementation
 US Air, situation, 24:13
 Marché, importance, 24:9-10
 Concurrence, 24:22; 44:33-4; 51:6
 Etats-Unis
 51:8
 Epannage, normes canadiennes et américaines, différences,
 Entretien préventif, exigences, 48:22
Voir aussi sous le titre susmentionné Services spécialisés
 Nombre, 39:29
 Mises à pied, situation, 45:9-10, 14-5; 50:18-9
 Exportation, interdiction, 39:31-2
 Emplois
 Détérioration, 45:6
Voir aussi sous le titre susmentionné Concurrence—Ou
 possibilité, 13:25-6; 24:14, 23, 25-6
 étranger, relation, nouvelle réglementation,
 Sociétés nationales, fusionnement ou participation
 Répercussions, 24:13, 26-7; 26:50; 40:6-8; 45:7
 Etats-Unis, 24:13
 Delta Airlines, répercussions, 24:13
 Déréglementation
 Décisions, erreurs, 50:11-2
 89-90; 56:71-2
 Coûts d'exploitation et d'investissement, récupération, 10:84,
 spécialisés
Voir aussi sous le titre susmentionné Etats-Unis; Services
 24:7, 12, 21-2, 25-6; 39:32-4
 Transporteurs canadiens, position, renforcement, 13:8;
 Concurrence—*Suite*
Transports aériens—Suite

- Transport, réseau intermodal ou multimodal—Suite**
 Thornton, C.-B., gare de triage, ouverture et fonctionnement, 38:30
Voir aussi Lester B. Pearson, aéroport international—
 Agrandissement, pistes additionnelles; Trains à grande vitesse; VIA Rail Canada Inc.
- Transports**
 Accidents, taux, 25:9
 Canada, besoins, 51:27-8
 Code national de sécurité. *Voir plutôt* Code national de sécurité
 Communications Plus, suggestions, 56:67-70
 Comparaisons, 39:31
 Concurrence, 48:10-11; 51:26-7; 52:55; 55:49-50
 Consommateurs ayant des besoins spéciaux, 6:44
 Contrats confidentiels, dépôt, obligation, levée, 56:62
 Coûts
 Récupération, 55:97
Voir aussi sous le titre susmentionné Handicapés—
 Mesures
 Crise, responsable, identification, 53:8-9; 54:39
 Déréglementation
 Application, 54:39
 Avantages, 47:4-5, 9
 Opposition, 41:24-5
 Répétitions
 Atlantique, région, 55:88-9
 Camionnage, industrie, 44:7-8
 Détermination, 41:10-1
 Manitoba, 52:40
 Modes divers des transports, répartition, changements, 55:91; 56:26-7
 Sécurité, 25:9
 Trafic, orientation, 55:91
 Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aéropostale et de l'outillage agricole
 Développement économique régional
 Suppression, raisons, 39:11-3
Voir aussi sous le titre susmentionné Politique nationale
 Économies, possibilités, 48:15
 Emplois, niveaux, modification, 50:18-9
 Entreprises, assistance, mesures fiscales, 13:8-9
 Environnement, répétitions, études, 41:8-9, 14-5; 52:19-20
 Examen à tous les cinq ans, Comité, possibilité, 55:34-5
 Financement, 23:17
 Forces du marché ou gouvernement, interventions, 55:27
 Gouvernement
 Rôle, 55:49-50, 58, 62
Voir aussi sous le titre susmentionné Forces; Subventions octroyées aux divers modes
 Grain de l'Ouest, transport, Loi, modifications, 51:56
 Handicapés
 Accessibilité, 13:8; 52:29-31, 36-7
 Changements positifs, constatation, 52:38-9
 Déménagement obligatoire de la campagne à la ville, 52:34-5
 Matériel, fournisseurs, réaction, 52:35-6
 Mesures nécessaires, coûts, paiement, responsable, identification, 52:31-2
 Obstacles, élimination, exemples, 52:32-4
- Transports—Suite**
 Office national des transports du Canada, rôle, 26:47-8; 52:36
 Problèmes, description, 52:27-9
 «Une personne, un tarif», concept, application, 52:37-40
 Infrastructures, maintien, 55:94-5
 Intérêt public
 Concept, application, 37:5
 Définition, 37:5; 48:11-2; 53:40-2
 Jurisprudence, décisions, 48:11-2
 Investissements étrangers
 Contrôle, responsabilité, 41:8
 Lignes directrices, imposition, 41:15
 Modifications, raisons, 39:13-4
 Pourcentage différent pour chaque mode de transport, 41:16
 Licences, octroi, 55:53-4
 Marchandises. *Voir plutôt* Marchandises, transport
 Office de réglementation, suggestion, 45:8
 Politique nationale
 Absence, 45:21
 Administration, 39:21-3
 Adoption, suggestion, 53:11-2
 Association des consommateurs du Canada, position, 6:40
 Développement économique régional, mention, 38:15; 55:97; 56:63
 Établissement, efforts, 39:16-7, 24; 42:5; 54:23, 40
 Office national des transports du Canada, rôle, 26:38-9, 46-7
 Opposition, 41:25
 Renversement, 45:6
 Unification, nécessité, 38:5-6
 Prix, discrimination, 55:53-4
 Questions d'actualité, étude, 13:4-40
 Réforme, urgence, 38:4-5
 Régime fiscal, iniquité, reconnaissance, 44:6-7
 Réglementation
 Retour, suggestion, 54:40-2
 Revue, 13:6, 19
 Réseaux
 Contrôle, système, 47:12-3
 Étude, proposition, 55:89-90
 National, fierté, 52:40-2
 Rôle dans l'économie, 13:5
 Secteur canadien, échec et remplacement, 49:8-9; 51:48
 Sécurité, 13:7
Voir aussi sous le titre susmentionné Déréglementation—
 Répétitions
 Services, petites localités, accès, égalité, 52:47-8
 Subventions octroyées aux divers modes
 Évaluation, 6:43, 47; 7:30; 9:19, 24-5; 19:13; 23:17-8; 55:27-8
 Examen, 45:25-6
 Fonctionnement, priorités et réaction, 56:38-9, 45
 Harmonisation, 56:38-9
 Interprétations diverses, 55:78
 Maintien, 55:16-7, 95-6
 Nécessité, 56:57-8
 Rationalisation et restructuration, 41:7-8, 16-7, 47-8; 44:22-3, 29-30

- Trains à grande vitesse (TGV)—Suite**
 Voir aussi Lester B. Pearson, aéroport international—agrandissement, pistes additionnelles; Routes et autoroutes—Québec-Windsor, corridor; Unité nationale; VIA Rail Canada Inc.
- Transitaires, secteur**
 Définition et description, 54:51-2
 Transports
 Déréglementation, répercussions, 54:55
 Divers, utilisation, pourcentage, 54:54
 Transports nationaux, Loi, entrée en vigueur, répercussions, 54:55
- Transport 2000 Canada**
 Commission de l'équité fiscale, Ontario, audiences publiques, comparution, 44:29
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Témoins; Trains à grande vitesse
- Transport des marchandises par eau**
 Examen, processus, 36:10-6
 Obligations, plafonds, modification, 34:7-9
 Partenaires commerciaux, options diverses, choix, 34:10
 Règles
 Canadiennes et Libre-échange, accord nord-américain, conflits, possibilité, 34:10-1
 Hambourg, adoption, 36:9-16
- Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83.**
 Ministère des Transports
 Adoption, 36:16
 Annexes I et II adoptées, 36:16
 Art. 1, 34:8; adopté, 36:16
 Art. 2 à 3 adoptés, 36:9
 Art. 4 adopté, 36:9, reprise du consentement unanime, 14, adopté, 15
 Art. (Angus) adopté, 36:9
 Art. (Manley), 36:14, adopté, 15
 Art. 5, nouvel art. (Angus), 36:9-13, adopté, 14, 16
 Art. (Angus), 36:15, rejeté, 16
 Art. 6 à 9 adoptés, 36:16
 Consultations
 Processus, 34:11
 Provinces, 34:9-10
 Étude, 34:7-14; 36:9-17
 Rapport à la Chambre, 36:4, 16
 Date, fixation, 36:9
 Réimpression, absence, 36:16-7
 Titre adopté, 36:16
- Transport, réseau intermodal ou multimodal**
 Air Canada, services. Voir *pluriel* Air Canada—Services intermodaux
 Atlantique, région, application, 55:61-2
 Canada, démarrage, difficultés, 44:19
 Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs au Canada, examen, 8:7; 9:73-4
 Définition, 38:15
 Déréglementation, répercussions, 41:45-6
 Établissement, 6:41, 43, 46; 23:18
 Marchandises, transport, 13:9-10
- Trains à grande vitesse (TGV)—Suite**
 Royaume-Uni, construction, CP Rail, soumission, allusion, 6:24
 Sécurité, 9:6; 10:7
 Services
 À la clientèle, attrait, 6:22, 49
 Marchés, attentes, satisfaction, 8:18-9
 Régionaux, localités intermédiaires, liaisons, 6:51; 8:26, 51
 Suède
 Coûts, accessibilité, 25:33-4
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Gestion et exploitation—Société
 Tarifs
 Concurrence, 6:31, 51
 Transports aériens, comparaison, 7:18; 9:46-7
 Technologie
 Asa Brown Boveri Inc., système Sprinter ou X-2000 suédois, 6:30, 33-5; 7:14; 9:9, 53-6, 62-4, 69; 10:28, 33-4, 53
 Bombardier Inc. et GEC Alsthom, système TGV
 ABB Sprinter ou X-2000 suédois, coûts, comparaison, 9:31-3, 47-8, 57-8, 60; 10:28-9, 48-9
 Amérique du Nord, licence, 9:49-50
 Coûts, prévisions, respect, garanties, 9:40-1
 Mise en place, temps requis, 9:35
 Succès, 9:27-9
 Texas, projet, 9:30, 36; 10:16, 34, 38
 Choix, 7:5-6, 8-9; 9:20, 66-7; 10:16-7, 48-50
 Climat canadien, adaptation, 7:20-1; 9:10
 Demande, relation, 6:30-1
 États-Unis, 9:21-4, 44; 10:18, 20, 1, 30
 Exportation, possibilités, Bombardier Inc., position, 6:13; 9:28, 30, 36
 Options, 6:27; 8:8, 16, 21-3; 9:10; 10:12-4
 Suspension magnétique, Maglev, 6:37-8; 8:9; 9:20, 23, 44; 10:5-6, 13-4, 18-9, 21
 Turbo train, 8:16-7
 Vitesse supérieure à 300 km/h nécessitant une voie spéciale, 8:21-2; 9:8; 10:53
 Groupe de travail Ontario/Québec, recommandation, 8:7-9, 22-3; 9:28, 31, 58
 Voitures transportant des automobiles privées, 8:17
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Évaluation; Québec-Windsor, corridor—Voies, aménagement—Sprinter
 Temps de déplacement et vitesse, facteur, 31, 33-6; 7:6; 10:1; 8:17, 21-2, 24, 29-30; 9:22-3, 31-2, 54, 60; 10:24, 28-9, 34-6
 Transport 2000 Canada, position, 8:18-20
 Transport régulier de passagers, relation, 10:10
 Transport, réseau intermodal ou multimodal, intégration, 6:6, 8, 18-9, 22-3, 43, 46-8; 7:8, 15-6; 8:7, 20; 9:73-5; 10:12
 Transports aériens
 Clientèle, récupération, 6:9, 17, 49-52; 7:18-9; 8:10, 32-3; 9:37-8, 45-6, 56, 72; 10:46-7, 84-5
 Employés, déplacement, éventualité, 6:11-2
 Sociétés, répercussions, 6:13, 15-6, 50; 8:9-10; 9:18-20; 10:87
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* États-Unis; Tarifs
 Utilisation, mesures incitatives, 6:49; 7:16-7
 Vitesse, 6:33-4

- Trains à grande vitesse (TGV)—Suite**
 Québec-Windsor, corridor—*Suite*
 Avant-projet ou plans préliminaires, étude demandée, 10:39-40, 63
 Bombardier Inc., position, 9:27, 30, 38-9, 66
 Canadien National, position, 7:22
 Coalition des maires du corridor Québec-Windsor, position, 10:37, 39, 41-3, 68
 Coût, VIA Rail Canada Inc., étude, 10:62
 Décision, sentiment d'urgence, 10:37, 52
 Etudes, 7:5, 9:39
 Fédération canadienne des municipalités, position, 10:68-71
 Groupe de travail intergouvernemental Ontario-Québec-Canada, étude de faisabilité, 6:10, 7:4, 9-10, 14-5, 8:5, 9:34-5, 74, 10:39, 52-3, 69, 72, 75, 13:10
 Groupe de travail Ontario/Québec, étude, rapport, 6:44-5, 8:4-7, 10:69
 High Speed Rail Association, position, 10:14-6
 Implantation par phase, 7:15, 9:45, 10:77
 Marché, analyse, 7:14, 8:5, 10:15-6
 Montréal-Ottawa-Toronto, tronçon, 6:27, 7:6, 28-9, 9:45, 10:56-9, 63
 Montréal-Québec, circulation sur la rive nord, 9:39-40
 Population, bassin, relation, 8:12-4, 9:38-9, 75-6, 10:66-7, 90
 Projections possibles, 6:12, 16-7, 7:14, 8:34, 10:6, 31
 Retombées économiques, 9:29-30, 10:54-5, 23:17
 Tracé, itinéraires, 7:14, 9:13-6, 67
 Tronçons, 7:13-4, 8:15-6
 Viabilité, 7:5, 9-10, 8:6, 11-2, 9:39, 10:15, 86-9
 Villies intermédiaires ou non desservies, liaisons, 6:21-2, 8:33-4
 Voies, aménagement
 Canadien National et CP Rail, opérations, rationalisation sur une seule voie, possibilité, 6:28, 7:26-7, 8:25, 27, 9:55, 59, 18:14
 Electrification, coût, 9:55, 10:27-8, 36
 Emprises ou voies existantes, partage ou exclusivité, 6:28-9, 33, 7:10, 19, 23-4, 27-8, 8:25-6, 9:8-9, 43-4, 67-70
 États-Unis, Amtrak, position, 10:28-9
 Investissements, 7:6
 Municipalités, environnement, considérations, 10:45, 50-1, Passages à niveau, aménagement, 7:27, 9:57-8
 Protection, 8:6, 9:20, 42-3
 Spécialisation, 7:9-10
 Sprinter, technologie, possibilité, 9:58-9, 70-1
 Terres agricoles, impact, Union des producteurs agricoles, consultations, 10:55-6
 VIA Rail Canada Inc., étude, 10:56
 Voie unique ou double, système, 9:68-9
 Voyages de courte et de moyenne distance, 7:5-6
Voix aussi sous le titre susmentionné Aéroports, liaisons: Rapport à la Chambre, 11:1-43
 Allusion, 13:4
 Régions autres que le corridor Québec-Windsor, possibilités, 8:18, 28-9, 9:24, 29, 64, 10:77-8
 25-6, 9:17-8, 10:11
 Rentabilité, 6:27, 7:18, 10:10
- Trains à grande vitesse (TGV)—Suite**
 Financement, gouvernement—*Suite*
 Formules diverses, 10:64-5, 85
 France, exemple, 10:45
 Groupe de travail Ontario/Québec, rapport, 9:16, 41-2
 Infrastructure, niveau, 7:21-2
 Justification, 8:12-3, 19-21, 9:71-2, 76, 10:86, 89-91
 Municipalités, position, 10:43-5, 65-6, 78
 Participation, 6:26, 47, 7:4, 13, 16, 9:28-30, 70, 10:9, 23:16
 Propriété du matériel et de l'infrastructure, facteur, 10:32-3
 Public, appui, 10:63-5, 74
 Secteur privé, position, 6:26-7, 7:12-3
 Fraser, vallée, possibilités, 10:78
 Gestion et exploitation
 Asca Brown Boveri Inc., position, 9:62
 Bombardier Inc., position, 9:34, 50-1
 Canadien National, position, 23:16
 CP Rail, intérêt, 6:25
 États-Unis, Amtrak, position, 8:23, 10:10, 19-20, 31-2
 Responsable, identification, 6:10, 52-3, 8:23, 26-7
 Société de la Couronne, création, Suède, exemple, 6:29-30, 7:29-31, 8:27, 9:21, 10:78-9, 23:15-6
 VIA Rail Canada Inc., participation, 7:7, 19, 22, 8:11, 26, 33, 9:17-8, 34, 10:10, 32, 45, 71
 Gouvernement
 Rôle, 8:5-7, 10:39-40, 83, 85
Voix aussi sous le titre susmentionné Financement
 Halifax-Saint John, possibilité, 10:78
 Législation ou réglementation, questions, 7:5, 7-8, 19, 10:9-10
 Marchandises, transport
 Emprises ou voies, partage, *Voix plutôt sous le titre susmentionné* Québec-Windsor, corridor—Voies, aménagement—Emprises ou voies existantes, partage ou exclusivité
 Trains, circulation, répercussions, 6:32-3
 Utilisation, 7:25, 28
 Matériel roulant et autres éléments, fabrication au Canada, possibilités, 9:35-7, 49, 54, 61-2, 10:48-50
 Municipalités
 Contribution, retombées économiques, 6:47
 Transport local et régional, amélioration, 8:30-1, 10:58, 81-2
Voix aussi sous le titre susmentionné Financement, gouvernement: Québec-Windsor, corridor—Voies, aménagement
 Ottawa, Ont.
 Gare, aménagement, étude, 10:41
Voix aussi sous le titre susmentionné Québec-Windsor, corridor—Montréal
 Pays industrialisés, implantation, 8:18, 27-8, 9:30-1
 Population
 Relation, 8:18, 28-9, 9:29, 10:22-3
Voix aussi sous le titre susmentionné Québec-Windsor, corridor
 Québec-Windsor, corridor
 Air Canada et CP Rail, étude, 6:6-9, 14, 23-4, 26-7, 35-6, 38-9, 9:38, 10:52, 23:16
 Automobile, circulation, usagers, récupération, 6:8, 11, 13-4, 16-8, 27, 44-6, 49-50, 7:17-8, 8:7, 9, 14-5, 9:9-10, 37-8, 48-9, 61, 67, 72, 10:10, 58, 61, 80-2, 91

- Témoins—Suite**
 Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aéropatiale et de l'outillage agricole du Canada, 54:32-50
 Transport 2000 Canada, 8:17-34; 44:21-34
 Transports, ministre, 1:11-23; 4:13; 5:12, 16-8, 25-7; 13:19, 27-9, 31; 14:52-72; 18:14-5; 28:5-33; 32:30-47; 33:12-5, 18-20; 34:7-14
 Transports, ministre d'États, 13:23-4
 Travailleurs unis des transports du Canada, 54:67-72
 United Grain Growers, 52:72-83
 VIA Rail Canada Inc., 7:4-29, 31; 26:4-32; 35:5-23; 45:22-40
 Western Canadian Shippers' Coalition, 51:16-28
- Territoires du Nord-Ouest**
 Population, nombre, 46:19
 Voir aussi First Air
- Tessier, Jean Michel** (Société canadienne des ports)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 53:50-1, 54-5
 Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 16:4, 11-7, 19, 21-3, 25-8, 30-1
 TGV. Voir Trains à grande vitesse
- Thomas, Roger** (Association des importateurs canadiens)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:4, 9, 15
Thompson, Greg (PC—Charlton—Charlton)
 Comité, séance à huis clos, 24:3
Thompson, Keith W. (Office national des transports du Canada)
 Office national des transports du Canada, examen annuel 1991, examen, 26:33-41, 44-8, 51-3
Thornton, C.-B. Voir Transport, réseau intermodal ou multimodal
- Thunder Bay, port**
 Administration, modification, 53:52-3
 Voir aussi Commission
- Todd, Dave** (Canadien National)
 Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 19:8, 11, 19-20, 24-7
Toronto, Ont. Voir Routes et autoroutes; Trains à grande vitesse—Québec-Windsor, corridor—Montréal
- Trainor, Tom** (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 56:46
- Trains à grande vitesse (TGV)**
 Aéroports, liaisons
 Europe, exemples, 8:32
 Québec-Windsor, corridor, 6:8; 7:19
 Amérique du Nord
 Projets, 10:6
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Technologie—Bombardier Inc. et GEC Alsthom, système TGV
- Trains à grande vitesse (TGV)—Suite**
 Avantages, 9:27, 53; 10:10
 Bureau des retombées du train à haute vitesse, création, 23:17
 Calgary-Edmonton, Alb., possibilité, 9:24; 10:78
 Clientèle, 10:10-1, 22-4
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Services—A; Transports aériens
 Concurrence, 10:10; 47, 84, 90-1
 Coûts
 Avantages socio-économiques, prise en considération, 6:19; 8:13, 20, 24; 9:6; 71, 76; 10:59-61, 71-2
 Infrastructure actuelle, sous-utilisation, relation, 6:10; 8:27
 Matériel roulant, proportion, 10:49
 Prestation du service, 7:18
 Récupération, 10:84-7
 Scénarios d'exploitation, incidence, 7:6
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Suède; Technologie—Asea Brown Boveri Inc., système Sprinter ou X-2000 suédois et Bombardier Inc. et GEC Alsthom, système TGV
 Décision
 Prise, processus, 40:19
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Québec-Windsor, corridor
 Défaut d'exploitation éventuel, responsabilité, 9:50, 65
 Définition, 8:18; 10:6-7
 Économie, croissance et productivité, stimulant, 10:8, 60; 23:17
 Énergie, conservation, 10:8
 Environnement, considérations, 6:19, 23, 50-1; 9:71-2, 76; 10:7, 11, 17-8, 71, 76-7
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Québec-Windsor, corridor—Voies, aménagement—Municipalités
 États-Unis
 Amtrak, corridor nord-est, service Metroliner, rapprochement, 10:8, 25-7, 33, 35
 Détroit-Chicago, projet, 10:16-7
 Routes, congestion, relation, 10:6, 8
 Transports aériens, vols de courte durée, remplacement, 10:7
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Gestion et exploitation; Québec-Windsor, corridor—Voies, aménagement
 Étude entreprise par CP Rail et Air Canada, publication, date, 25:33; 40:19
 Europe
 Implantation, résultats, 23:17
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Aéroports, liaisons
 Évaluation axée sur la demande des consommateurs et non sur la technologie, 6:6, 12-3; 9:45; 10:84
 Exploitation
 Questions, étude, 1:6; 6:5-53; 7:4-31; 8:4-34; 9:5-76; 10:5-91
 Voir sous le titre *susmentionné* Déficit; Gestion et Financement, gouvernement
 Association des consommateurs du Canada, position, 6:52
 Association des ingénieurs-conseils du Canada, position, 9:5-8, 16-8
 Bombardier Inc., évaluation, 9:39, 42
 Consommateurs, position, 6:47

- Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada**
 Membres, 54:33
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—* Recommandations; Témoins; Transports—Déréglementation
- Syndicats nationaux des chemins de fer**
 Conventions collectives, imposition, répercussions, 51:36-7
- Tarifs-marchandises. Voir** Canadian National
- Tellier, Paul (Canadien National)**
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 38:4-28, 30-1
 Nomination par décret, examen, 23:4-26
 Voir aussi Canadien National—Président
- Témoins**
 A.D. Marks & Associates Inc., 30:18-31
 Air Canada, 6:5-24; 24:5-33
 Amtrak, 10:25-36
 Asea Brown Boveri Inc., 9:51-76
 Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada), 56:19-29
 Association canadienne des bateaux-passagers, 12:16-30
 Association canadienne des industries maritimes, 14:34-51
 Association canadienne des pâtes et papiers, 54:20-32
 Association canadienne des pilotes de ligne, 48:16-32
 Association canadienne du camionnage, 44:4-21
 Association canadienne du gaz propane, 30:42-7
 Association des armateurs canadiens, 41:4-24
 Association des chemins de fer du Canada, 53:4-15
 Association des consommateurs du Canada, 6:40-53
 Association des importateurs canadiens, 30:4, 9, 15
 Association des ingénieurs-conseils du Canada, 9:5-25
 Association des manufacturiers canadiens, 47:4-19
 Association des manufacturiers de véhicules à moteur, 30:4-18
 Association des syndicats de cheminots du Canada, 41:24-49
 Association des transitaires internationaux canadiens, Inc., 54:50-5
 Association du groupe de la navigation aérienne, 53:16-29
 Association du transport aérien du Canada, 2:17-28; 10:83-91
 Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, 45:5-22
 Bombardier Inc., 9:25-51
 Brandon, Man., 52:40-50
 Brookville Transport Limited, 55:49-66
 Bureau de la sécurité des transports du Canada, 25:4-18
 Bureau des conseillers législatifs, 36:15
 Canada Transpacfic Stabilization Agreement, 56:5-19
 Canada-United Kingdom Freight Conference, 43:4-14, 16-9
 Canada Westbound Rate Agreement, 54:73-83
 Canadian Air Line Pilots Association, 3:35-49
 Canadian Business Aircraft Association, 48:32-49
 Canadian Offshore Vessel Operator Association, 15:25-37
 Canadian Oilseed Processors Association, 52:50-9
- Témoins—Suite**
 Canadian Owners and Pilots Association, 2:4-16
 Canadian Shippers' Council, 54:57-67
 Canadian National, 7:4-27; 23:4-26; 38:4-31
 Casey, Bill, 30:31-42
 Central Western Railway, 51:28-39
 Chamber of Shipping of British Columbia, 12:30-3; 51:49-58
 Chambre de commerce de Saint John, 55:23-35
 Coalition des maîtres du corridor Québec-Windsor, 10:37-67
 Coalition des organisations provinciales ombudsmen des handicapés, 52:26-40
 Commission des transports des provinces atlantiques, 55:86-98
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, 39:4-34
 Commission du port de Thunder Bay, 52:15-25
 Communications Plus, 56:64-84
 Conair Aviation Ltd., 51:5-15
 Conseil des grains du Canada, 52:59-71
 Consommation et Affaires commerciales, ministère, 50:25-42
 Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport, 3:5-23
 CP Rail, 6:24-39; 25:19-38; 42:4-29
 Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association, 4:4-16
 Fédération canadienne des municipalités, 4:16-24; 10:67-82
 First Air, 46:4-32
 F.W. Myers & Co. Inc., 31:14-20
 Garde côtière canadienne, 17:4-19; 20:5-23
 Graydon Motors - DBR Credit Corporation, 30:48-50
 Groupe de travail Québec-Ontario sur le train rapide, 8:4-17
 Halifax-Dartmouth Port Development Commission, 56:46-64
 High Speed Rail Association, 10:5-25
 Imperial Oil Limited, 31:4-8, 10-2
 Industrie, Sciences et Technologie, ministère, 15:4-24
 Institut canadien des engrais, 49:4-18
 Institut canadien des produits pétroliers, 31:4, 14
 Lignes aériennes Canadien international Ltée, 27:4-35
 Ligue canadienne de transport industriel, 48:4-16
 LUSCAR Ltd., 53:29-43
 Manitoba Pool Elevators, 52:5-15
 Marks, Ronald G., 29:12-6
 National Auto Auction Association, 31:21-9
 National Auto League, 29:16-24
 Northwest Cruiseship Association, 12:6-16
 Nouveau-Brunswick, Transports, ministère, 55:43-4, 48
 Nouveau-Brunswick, Transports, ministère, 55:35-49
 Novacor Chemicals Ltd., 51:39-49
 Office national des transports du Canada, 26:33-55
 Railtex, 47:20-36
 Saskatchewan, Voir et Transports, ministère, 54:5-20
 Sinclair-Cockburn, courtiers d'assurance, 29:5-11
 Société canadienne des ports, 16:4-31; 53:44-58
 Société du port de Halifax, 56:29-46
 Société du port de Saint John, 55:5-23
 Société du port de Vancouver, 51:58-72
 St-Jean, N.-B., 55:67-85
 St. Lawrence Cruise Lines, 14:25-33
 STOP Inc., 32:20-9
 Syndicat canadien de la fonction publique, 3:23-34; 50:4-24
 Syndicat international des marins canadiens, 14:4-25

- Société du port de Saint John**—Suite
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation; Témoins
- Société du port de Vancouver**. Voir Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports*—Regard sur la législation; Témoins
- Sociétés portuaires locales**
 Autonomie, élargissement, 51:66-7
- Sous-comité du programme et de la procédure**. Voir Comité
- Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent**
 Budget, dépenses, 21:12-3
 Création, composition et mandat, 12:4; 16:10
 Déplacement, demande de fonds, 21:8
 Rapport
 Adoption, 21:14-6; 22:27
 M. (Angus) retirée, 21:16
 Présentation comme rapport du comité permanent, 21:13; 22:iv-27
 Projet, examen, 22:27
 Séance d'organisation, 14:72
 Séances à huis clos, 22:25-6
 Voir aussi Comité—Séances—Conjointe
- Sparrow, l'hon. Barbara J.** (PC—Calgary-Sud-Ouest; secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social du 8 mai 1991 au 25 juin 1993; (ministre désigné des Ressources naturelles) ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources et ministre des Forêts à compter du 25 juin 1993)
 Transports aériens, industrie, examen, 27:17
- St-Jean, N.-B.**
 Transports, historique, 55:67-8
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; CP Rail—Atlantique, région, retrait; Témoins; VIA Rail Canada Inc.—Services
- St-Jean, N.-B., port**
 Activités du CP Rail, cessation, 25:35
 Dette, 55:22
 Exploitants secondaires, chances, 55:22
 Nécessité et survie, 55:21-3
 Voir aussi CP Rail; Transports ferroviaires—Atlantique, région, tronçons, abandon—Répercussions
- St. Lawrence Croisière Lines**
 Concurrents, 14:28
 Navire américain, exploitation, 14:28-30
 Navires, capacité, 14:27
 VIA Rail Canada Inc., collaboration, 14:31
 Voir aussi Cabotage—Licences; Témoins
- Stagg, Cheryl** (Communications Plus)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation, examen, 56:64-84
- Suède**. Voir Trains à grande vitesse
- Swanson, Charles** (Manitoba Pool Elevators)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation, examen, 52:5-9, 11-4
- Swiss Hotel**. Voir Lester B. Pearson, aéroport international—Aggrandissement, pistes additionnelles
- Sydney, N.-É.** Voir Transports ferroviaires—Embranchement, lignes, abandon
- Syndicat canadien de la fonction publique**
 Association canadienne des pilotes de ligne, relations, 50:9-10
 Représentation, 50:4
 Recommandations, 50:8
 Voir aussi Appendices; Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; Témoins
- Syndicat international des marins canadiens**. Voir Cabotage, projet de loi C-33; Témoins
- Starks, Norman** (Société du port de Vancouver)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation, examen, 51:63, 65-6, 68-72
- Steeves, W.W.** (ministère des Transports du Nouveau-Brunswick)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation, examen, 55:43-4, 48
- Stephenville, T.-N.**
 Pétrolierie, industrie, situation, 56:81
 Population, 56:81
 Situation, examen, 56:84
 Voir aussi Aéroports; Air Canada; Transports aériens
- Stevens, Richard C.** (Chamber of Shipping of British Columbia)
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:30-3
- Stol Theo** (Association des syndicats de chemins de fer du Canada)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation, examen, 41:42
- STOP Inc.**
 Création et activités, 32:20
 Voir aussi Pollution—Permis négociable par secteur d'activité; Sécurité automobile, projet de loi S-8; Témoins
- Stupich, David D.** (NPD—Nanaimo—Cowichan)
 Comité, séance à huis clos, présence, 20:4
- Sturgess, John H.D.** (Canadien National)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 7:25-8, 30-1
- Suède**. Voir Trains à grande vitesse
- Swanson, Charles** (Manitoba Pool Elevators)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation, examen, 52:5-9, 11-4
- Swiss Hotel**. Voir Lester B. Pearson, aéroport international—Aggrandissement, pistes additionnelles
- Sydney, N.-É.** Voir Transports ferroviaires—Embranchement, lignes, abandon
- Syndicat canadien de la fonction publique**
 Association canadienne des pilotes de ligne, relations, 50:9-10
 Représentation, 50:4
 Recommandations, 50:8
 Voir aussi Appendices; Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports*—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; Témoins
- Syndicat international des marins canadiens**. Voir Cabotage, projet de loi C-33; Témoins

- Sécurité automobile, projet de loi S-8.....Suite**
Assurance, secteur, position, 29:5-8
Autobus scolaires, sécurité, pouvoirs, inclusion, 28:29-30
Avantages, 30:7-8
Conséquences, 31:22
Consultations en cours, 33:21
Définitions, 32:29
Environnement, ministre, compétence, 32:29
Environnement, protection, Loi
Intégration, 31:9-10, 12-4; 32:12-4, 33
Mention, absence, raisons, 28:24
Étude, 28:4-33; 29:5-25; 30:4-52; 31:4-30; 32:4-48; 33:3-21; 34:5
Fondement constitutionnel, 32:30-1
F.W. Myers & Co. Inc., recommandations, 31:16-7
Inquiétudes, répartition, 32:31-3
Institut canadien des produits pétroliers, point de vue et recommandations, 31:4-6
Libre-échange, accord canado-américain, répercussions, 29:12-4
National Auto League
Intérets, 29:17
Recommandations, 29:18-9, 23-4
Objectifs, 30:5; 31:5-6
Pollution atmosphérique, dispositions, retrait, 32:23
Pouvoirs, 32:34
Rapport à la Chambre, 33:20; 34:4
Projet, rédaction, suggestion, 3:21
Réfonte de deux anciennes lois, 28:6
Règlements
Absence, inconvenients, 29:7
Comité, présentation, 32:45
Débordement du cadre du projet de loi, 32:35
Elaboration et préparation, consultations, processus, 29:10-1; 32:35-6
Examen, délais, 29:11-2
Mise en vigueur, délais, 32:19-20, 23-4
Modifications, 30:40-1; 32:45-6
Publication, délais, 32:45
Rédaction, Transports, ministère, mise à jour, 32:44-5
Réimpression, 33:20
Réserves, 30:51
Sénat, présentation et étude, 28:6
STOP Inc., recommandations, 32:23-6
Titre adopté, 33:20
Traduction, vérification, 33:17
Voir aussi Carburants de remplacement
Sept-Îles, port
Installations, amélioration dans le cadre du projet Alouette, Société canadienne des ports, contribution, 16:13
Tonnage en transit, rang, 16:9, 19
Shields, Jack (PC)—Athabasca; secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et de l'Immigration du 8 mai 1991 au 11 mars 1993; secrétaire parlementaire du ministre du Travail du 11 mars 1993 au 1er septembre 1993; secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et de l'Immigration du 1er septembre 1993 au 31 août 1994)
Air Canada, 24:32
Procédure et Règlement, 24:4
Transports aériens, examen, 24:11, 19-21, 32
Société du port de Saint John
Création, activités et mandat, 55:5-6
Société canadienne des ports, Loi
Modification, 16:31
Voir aussi Ports canadiens—Politique
Société du port de Halifax
Création et activités, 56:29
Recommandations, gouvernement, réponse, absence, 56:37
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; Témoins
Siemens, Erwen (Association canadienne du camionnage)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation, examen, 44:11, 15, 17, 20
Sinclair-Cockburn, courtiers d'assurance. *Voir* Témoins
Sinclair, Gordon (Association du transport aérien du Canada)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:17-28
Singapore Airlines. *Voir* Transports aériens—Europe-Canada, liaison
Sirois, Jean-Paul (Association des armateurs canadiens)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation, examen, 41:13, 21
Sirsly, C. Keon (VIA Rail Canada Inc.)
VIA Rail Canada Inc., plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:13-4, 17-30, 32
Skelly, Raymond (NPD—North Island—Powell River)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:16-8, 22
Smith, Wayne (Association des manufacturiers canadiens)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation, examen, 47:9-10, 15
Société canadienne des ports (SCP)
Abolition. *Voir* plutôt sous le titre susmentionné
Élimination
Activités, diversification, installations, cession éventuelle, 16:27-8
Bureaucratie, 51:66
Commissions portuaires, autonomie, comparaison, 53:53
Contribution à la réduction du déficit, 16:13, 25
Dividendes, versement, 16:13, 25-6
Élimination, 39:27; 51:66-7; 52:23
États financiers, 16:12-3
Exploitation, coûts, 53:50-1
Fonds de réserve, 16:25-6
Plans d'entreprise, 16:17
Ridley Terminal Inc., achat, 16:12
Rôle, 53:48
Voir aussi Céréales, expéditions; Céréales, silos—Côte est; Fonds de prêts interportuaires; Montréal, port—Titre d'eau, problèmes; Ports canadiens; Sept-Îles, port—Installations; Témoins; Transports maritimes—Services fédéraux, coûts, recouvrement, initiatives
Société canadienne des ports, Loi
Modification, 16:31
Voir aussi Ports canadiens—Politique
Société du port de Halifax
Création et activités, 56:29
Recommandations, gouvernement, réponse, absence, 56:37
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; Témoins
Société du port de Saint John
Création, activités et mandat, 55:5-6

- Rimmer, Doug** (Office national des transports du Canada du Canada)
 Office national des transports du Canada, examen annuel 1991, examen, 26:41-3, 49-50
- Ritchie, R.J.** (CP Rail)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 42:6-7, 10-2, 14-5, 17, 19, 23, 26-7
 Transports ferroviaires, réseau, rationalisation, examen, 25:19-38
- Rivard, Gilles** (Office national des transports du Canada)
 Nomination par décret, examen, 37:4-8, 10-6
Voir aussi Comité—Témoins—Comparution; Office national des transports du Canada
- Roche, James** (VIA Rail Canada Inc.)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 7:9-19, 21-2
- Rodocanachi, John** (ministère des Transports)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:19-20
- Routes et autoroutes**
 Carburant, taxes, remboursement, demandes, formulaires, obligation, 55:52-3, 64-6
 Compétence fédérale, repêchage, 55:42-3, 58-9
 Détérioration, 10:57-8; 48:15
 Entretien
 Comparaison avec les transports ferroviaires, 25:23-4
 Frais, transporteurs, participation, 55:45
 Infrastructures, besoin, 55:50
 Ottawa, Ont., route 16 menant à la 401, 10:57
 Québec-Windsor, corridor
 Trafic, Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec, prévisions, 7:22-3
 Trains à grande vitesse, exploitation, répercussions, 6:46-8; 7:23; 10:75-6
- Recherches**, 32:7-8
 Revêtement, normes, 52:82
 Route 185, amélioration, obstacles, 55:51-2, 65
 Trois-Rivières-Montréal, Qué., trafic, 6:32
- Rusk, Richard** (Canada Westbound Rate Agreement; Canada Transpacific Stabilization Agreement)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:73-8, 80-2; 56:5-6, 15-6, 19
- Rysanek, Jerry** (ministère des Transports)
 Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 34:8-14
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 34:8-14; 36:12
- Saint John, Voir plutôt** St-Jean, N.-B., port
- Saint John Harbour Development Commission**
 Organisation locale ou entité commerciale, 55:32
- Saint-Laurent, Neuve**, Voir Céréales, expéditions—Atlantique
- Sander, Horst** (Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 39:12, 14-5, 17-9, 24, 26, 31-2
- Saskatchewan**
 Voie et Transports, ministère, Voir Témoins
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Transports ferroviaires—Carburant, taxe et passim
- Schneider, l'hon. Larry** (PC—Regina—Wascana; ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien à compter du 25 juin 1993)
 Comité, séance d'organisation, 1:25
- Scott, I.B.** (CP Rail)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 42:4-6, 8-29
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:24-39
- SCP, Voir** Société canadienne des ports
- SDTU, Voir** Bombardier Inc.
- Séance d'organisation, Voir** Comité; Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent
- Seattle, port, Voir** Céréales, expéditions
- Secrétaire parlementaire, Voir** Témoins—Transports, ministère Sécurité automobile, projet de loi S-8, Ministère des Transports
- Adoption**, 33:20
 Appui, 30:16-7
 Amendements
 Insertion, endroit, précision, 30:39-41
 Préparation, 31:29
 Répercussions, 32:33
 Suggestions, 29:14
 Amis de la Terre, position, 32:10-2
 Art. 1 réservé, 28:5; 31:4; adopté, 33:20
 Art. 2 adopté, 33:8
 Art. 3, 33:8, adopté, 9
 Art. 3, 33:8, adopté, 9
 Am. (Angus), 33:8, rejeté, 9
 Art. 4 à 5 adoptés, 33:9
 Art. 6, 33:9, adopté, 10
 Am. (Angus), 33:9, rejeté, 10
 Art. 7, 33:10, réservé, 13, adopté, 20
 Am. (Angus), 33:10-1, retiré, 12
 Am. (Angus), 33:14, rejeté, 16
 Am. (Angus) irrecevable, 33:16
 Am. (Richardson) adopté, 33:18
 Am. (Wilson), 33:18-9, adopté, 20
 Art. 8 à 21 adoptés, 33:13
 Art. par art., examen
 Date, 31:29
 Processus, suggestion, 33:7-8, 13
 Association des constructeurs d'automobiles internationaux du Canada, position, 30:4

- Railtex—Suite**
 Employés, situation, 47:27-8, 30-1
 Fonctions, description, 47:20-2
 Levées de fonds, règlements, respect, 47:35
 Rentabilité, explications, 47:26
 Transports ferroviaires, réseau canadien, examen, 47:35
 Vitesse, limites, annulation, 47:31
 Voies, entretien, coûts, partage, 47:33
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*
 Recommandations; Témoins; Transports ferroviaires—Embranchement, lignes, abandon—Saint-John-Sherbrooke
- Rapports à la Chambre**
 Premier (Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5), 5:3-4
 Deuxième (Etude sur les lignes à grande vitesse: la version canadienne), 11:1-43
 Troisième (Cabotage, projet de loi C-33), 20:3
 Quatrième (L'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs), 22:iv-27
 Cinquième (Sécurité automobile, projet de loi S-8), 34:4
 Sixième (Assurance maritime, projet de loi C-97), 36:3
 Septième (Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83), 36:4
 Huitième (Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*), 57:1-42
- Recherche et sauvetage maritimes**
 Garde côtière canadienne, services, 17:7; 20:17-9
 Ministère responsable, 17:7, 14
- Réglementation**
 Finances, comité, examen, 13:6
- Rehner, Maria** (Ligue canadienne de transport industriel)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 48:4-16
- Reid, Patrick** (Société du port de Vancouver)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:58-72
- Reid, I'phon, Ian Angus Ross** (PC—St. John's-Est; secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien du 8 mai 1991 au 25 juin 1993; ministre des Pêches et des Océans et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique à compter du 25 juin 1993)
 Comité, séance à huis clos, présence, 33:3
Research and Traffic Group. *Voir* Canadien National—Voies—«Partage»
- Richardson, Lee** (PC—Calgary-Sud-Est; secrétaire parlementaire du ministre des Transports du 8 mai 1991 au 31 août 1994)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:23; 2:23-5; 3:16-9; 4:10-2, 22-4; 5:12-3, 21-2, 24, 28
 Allusions à Richardson, attitude à l'endroit d'un témoin, 3:19; 4:15
- Richardson, Lee—Suite**
 Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 34:10, 14
 Automobile, 6:44; 28:13; 29:22-4; 30:14-17, 27-9, 41, 46-7; 33:11
 Brandon, Man., 52:48-9
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:14-5; 15:36-7; 18:8-9, 11-4, 16-20
 Canadien National, 23:10
 Carburants de remplacement, 30:47
 Céréales, 23:11
 Comité, 4:24; 33:18
 Séances à huis clos, présence, 1:4-6; 11:41-3; 12:4; 20:4; 21:8; 22:27; 24:3; 33:3
 Comité supérieur du transport du grain, 54:16
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 41:19; 42:16-8; 43:15-7; 45:35-7; 46:18-22; 48:12-3, 29-31, 48-9, 55; 49:13-6; 51:14, 24-5, 46-8, 61-3; 52:29, 31, 48-9, 55; 53:12-4, 42-4, 55-7; 54:15-7, 46-8, 81-2
 Conférences maritimes Europe-Canada, 43:16-7; 54:81-2
 Conférences maritimes, Loi dérogatoire, 43:15-6
 Constitution, 4:22
 Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport, 3:16-7
 CP Rail, 42:16-7
 Engrais, transport, 49:13-5
 Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association, 4:11-2
 First Air, 46:18-20
 Garde côtière canadienne, 20:15, 22
 Lester B. Pearson, aéroport international, 3:16-8; 4:10-1, 22; 13:31
 Lignes aériennes Canadien International Ltée, 27:27
 Nomination par décret, 23:10-1
 Nord canadien, service aérien, 46:20-2
 Office national des transports du Canada, nomination par décret, examen, 37:12, 15-7
 Pollution maritime, 17:18
 Ports canadiens, 51:61-2; 53:55-6
 Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 16:21; 17:18-9; 20:15, 22
 Procédure et Règlement, 18:8-9
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:13; 29:22-4; 30:14-30, 41, 46-7; 32:18, 46; 33:3, 11, 13, 18, 21
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:14-5, 35-6, 44-5; 7:14-6; 10:87
 Transport des marchandises par eau, 34:10; 36:10, 13-4
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 34:10, 14; 36:10, 13-4
 Transports, 52:29, 31, 55
 Transports aériens, 1:23; 6:14-5; 10:87; 48:29-31, 46; 51:14; 54:46-8
 Industrie, examen, 27:25-7
 Transports ferroviaires, 23:11; 42:17; 48:12-3; 49:16; 51:24-5, 46-7; 52:55; 53:12-4, 42-3; 54:15-7
 Transports, questions d'actualité, étude, 13:31
 VIA Rail Canada Inc., 45:35-7
 Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:28-9
 Voie maritime du Saint-Laurent, 41:19

Priorage
Association des armateurs canadiens, services de l'Administration du pilotage des Laurentides, factures, paiement, refus, 20:5
Licence, obtention, normes, 40:14
Obligatoire
Blouin, comité, recommandations, 20:6
Gauthier, rapport, recommandations, 20:7-8
Grands lacs, zone, Misener Shipping, contestation, Cour fédérale, décision, 20:6
Procédures et critères, réexamen, 40:13-4
Pipelines. Voir Bureau de la sécurité des transports du Canada
Plates-formes de forage
Sécurité, ministère de l'Énergie, responsabilité, 17:14-6
Platt, John E. (Association des syndicats de cheminots du Canada)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 41:35-6
Pleau, Jules (Bombardier Inc.)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 9:25
Pollution
Permis négociable par secteur d'activité
Application, 32:18-9
Groupes environnementaux, position, 32:15-6
Inconvénients, 32:16
Initiative, 32:11-3
STOP Inc., position, 32:25
Réduction, mesures, application, 32:25-6
Voir aussi Automobile: Sécurité automobile, projet de loi S-8
Pollution maritime
Déversements
Capacité d'intervention, 13:7-8
Organismes gouvernementaux, activités, coordination, 17:18-9
Ponts Jacques-Cartier et Champlain
Propriété, transfert, processus, 40:19-20
Popp, Alfred (ministère des Transports)
Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 36:7-8
Port of Halifax Gateway Council. Voir Halifax, port
Ports canadiens
Administrations, détails, 53:46-7, 50-1, 53-4; 55:15, 23
Améliorations, suggestions, 56:10-1
Approbation, nouveau système, mise en vigueur, 53:54
Autonomie, degré, 55:18-9
Axe de transport est-ouest et nord-sud, comparaisons, 53:56
Commissions portuaires, Ontario et Colombie-Britannique, 16:5; 17:8-9
Compétences
Champ, élargissement, 56:17-8
Chevauchement, 51:61; 55:20-1, 32-3
Redéfinition, 56:44
Concurrence, 16:14-6, 21-2, 28-9; 19:4-5, 8, 14; 55:19; 56:9-10
Conteneurs, trafic
Camionnage, services, importation, 16:20
Camionnage, services, importation, 16:20

Ports canadiens—Suite
Conteneurs, trafic
Compétitivité, Société canadienne des ports, Comité sur la compétitivité du conteneur, étude, rapport, 16:6-7, 17, 20
Etats-Unis, détournement, 16:6, 10, 14-5
Récupération, 19:6
Statistiques, 16:12
Transports ferroviaires, liens, facteur de compétitivité, 16:6-9; 19:4-6, 9, 14
Contrats, 16:30
Deltaport, projet. Voir *plutôt* Delta, port
Dividendes, 53:48-9, 52, 54-6
Examen
Obstacles, 53:55-6
Par le Comité, 53:57-8
Havres et ports publics, 17:8-9
Installations, amélioration, 16:13, 29-30; 40:12
Marchandises en vrac, trafic, 16:6, 9, 11-2, 15
Obstacles commerciaux, 53:57
Politique. Société canadienne des ports, Loi, énoncé, 16:11
Ports pour petites embarcations administrés par le ministère des Pêches et des Océans, 16:5
Ports secondaires, importance, 39:27
Privatisation, 53:51
Profits, gouvernement, imposition, 53:52
Rationalisation, 16:17-9; 51:57, 61-2
Rentabilité, 53:55
Réseau, structure, 16:4-5; 39:26-7; 53:45
Rôle, développement économique, emplois, 16:11, 14, 16
Services, éventail, 55:19-21, 32-3
Société canadienne des ports
Réseau, sociétés portuaires locales, 16:5, 11
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Conteneurs, trafic—Compétitivité
Transports, ministère, réseau, 16:5
Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 12:4; 16:4-31; 17:4-19; 19:4-28; 20:5-23
Voir aussi Commissions portuaires—Système; Conférences maritimes Europe-Canada; Engrais, transports; Grain de l'Ouest, transports; Libre-échange, accord nord-américain; Transports maritimes—Services fédéraux, coûts, recouvrement, initiatives
Présidence, décisions et déclarations
Comité, Tribunal de la concurrence, délibérations, allusions, abstention, 24:4-5, 11, 21-2; 27:4
Décorum, 3:18; 4:13
Documents demandés, 4:24; 8:4-5
Photographies et caméramen, retrait de la salle de comité, 24:4
Portée du débat, 19:25-6
Projet de loi, amendements
Allant à l'encontre d'une décision antérieure du Comité, irrecevable, 18:10-1, 17
Article déjà adopté, étude, reprise du consentement unanime, 36:14
Dépassant la portée du projet de loi, irrecevable, 5:18-9; 18:20-1; 33:16
Étude, témoins du ministère, interrogation, 18:15-6
Impunité sur le Trésor, irrecevable, 5:14
Nouvelle condition, irrecevable, 5:14; 18:20

Oléagineux, transformation, industrie...—*Suite*
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Loi—Modifications

Olsen, Barry (Canada Transpacific Stabilization Agreement) Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 56:6-19

ONT, Voir Office national des transports du Canada

Ontario, Voir Assurance maritime, projet de loi C-97—Québec; Camionnage, industrie; Charbon, transport—Acheminement; Ports canadiens—Commissions portuaires; Transports 2000 Canada—Commission; Transports ferroviaires—Réseau—Rationalisation et Voyageurs; Transports; Travailleurs unis des transports du Canada—Conventions

Ordres de renvoi
 Comité, composition, 1:3
 Gestion de la Chambre, comité, rapports
 55^e et 56^e, 21:3-7
 69^e, 29:3
 Projet de loi C-5 (aéronautique, modification), 1:3
 Projet de loi C-33 (cabotage), 12:3
 Projet de loi C-83 (transport des marchandises par eau), 34:3
 Projet de loi C-97 (assurance maritime), 34:3
 Projet de loi S-8 (sécurité automobile), 28:3

Organisation de coopération et de développement économiques, Voir plutôt OCDE

Ottawa, Ont, Voir Routes et autoroutes; Trains à grande vitesse; Transports aériens

Pacific Western Airlines, Voir Air Canada

Pageot, André (ministère des Transports)
 Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 34:7-8, 10-1
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 34:7-8, 10-1

Panamax, Voir Construction navale, industrie—Vancouver, port

Paquette, J.R. (VIA Rail Canada Inc.)
 VIA Rail Canada Inc., plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:26, 31

Parc Aigonquin, Voir CP Rail

Parent, Gilbert (L—Welland—St. Catharines—Thorold)
 Comité, séance à huis clos, présence, 1:4-5
Park, Terry (Western Canadian Shippers' Coalition; Novacor Chemicals Ltd.)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:19, 21-2, 24-6, 28, 45-8

Parkes, Roy (Institut canadien des engrais)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 49:4, 8, 10-1

Pas du Nord-du-Corbeau
 Subvention, réduction
 Imposition, 52:8
 Paiement, méthode, répercussions, 54:9
 Réaction, 52:7-8-9
Voir aussi Céréales, expéditions

Patenaude, Jean D. (VIA Rail Canada Inc.)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:37

Pâtes et papiers, industrie
 Bénéfices, 54:24-5
 Concurrence internationale, 54:20-2
 Produits canadiens
 États-Unis, exportations et concurrence, 54:23-4
 Expéditions, coûts, transport, proportion, 54:31
 Lignes nord-sud et est-ouest, trafic, comparaison, 54:28-9
 Qualité, comparaisons, 54:24-5
 Transport, modifications, 54:28
 Recyclage, phénomène, exportations, répercussions, 54:24
 Transports nationaux, loi, répercussions, 54:27-8, 32

Pattison, Robert K. (High Speed Rail Association)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:8-14, 18-25

Payne, Thomas (Central Western Railway)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:28-39

Payson, L. Russell (Canadian Business Aircraft Association)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 48:39, 42-5, 47

Pearson, aéroport, Voir plutôt Lester B. Pearson, aéroport international

Pêches et Océans, ministère, Voir Ports canadiens—Ports pour Pêcheurs, aéroport

Pedersen, Ray (Northwest Cruiseship Association)
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:11, 13-4, 16

Peppler, Bill (Canadian Owners and Pilots Association)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:4-6, 9-16

Perkins, Stuart R. (Association des importateurs canadiens)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:4, 15

Pétrole
 Exploitation au large des côtes, Nouvelle-Écosse, Panuke-Cohasset, projet, 15:25, 33
 Transport maritime, navires battant pavillon canadien, politique, 14:14
Voir aussi Cabotage, projet de loi C-33—Navires étrangers et non dédouanés, utilisation

Pickering, Ont, aéroport
 Allusion, 4:5
 Terrains, exploitation, 3:22

- Nord canadien, service aérien**
Airbus, problèmes, 46:24-5
Compagnies
Argent, pertes, 46:24
Infrastructures, emplacements, importance, 46:26
Concurrence, 46:14-7, 20-3
Contrôle, problèmes, 53:28-9
Déréglementation, répercussions, 46:20-1
Frais opérationnels, 46:6-7
Importance et nécessité, 46:4-5
Industrie aérienne, état actuel, influence et explications, 46:7-10
Infrastructure, 46:5-6
Intérêt et nécessité publique, critère, application, 46:15
Interfinancement, 46:28
Licences, demandes, processus et décisions, 46:9-13, 16, 21, 23-8
Matériel, durée, délais, 46:18
Pistes
Aménagement, responsable, identification, 46:18
Goudronnage, coûts, 46:17-8
Situation avant 1984, 46:13
Sud, comparaison, 46:23
Tarifs
Billets de voyageurs, montants, 46:29
Etablissement, processus, 46:17
C-33; Témoin
- Northwest Cruiseship Association. Voir** Cabotage, projet de loi C-33; Témoin
- Nouveau-Brunswick**
Transports ferroviaires
Lignes secondaires, exploitants, services, projet de loi, 55:48
Utilisation, élargissement, 55:43-4
Transports, ministère. *Voir* Témoin
Transports, priorités, 55:46
Voir aussi Commerce interprovincial—Obstacles; Transports ferroviaires—Réseau—National
- Nouvelle-Écosse. Voir** Construction navale, industrie—Navires de déminage; Pétrole—Exploitation
- Novacor Chemicals Ltd.**
Activités et marchés, 51:39-40
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux; Témoin
- Nowlan, Patrick** (Cons. Ind.—Annapolis Valley—Hants)
Canadien National, 23:21-3
Comité, 23:23
Halifax, port, 23:23
Nomination par décret, examen, 23:21-3
- Nunziata, John** (L—York-Sud—Weston)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:14-5
Aéroports, 1:14-5
- Nuss, Joseph R.** (Syndicat international des marins canadiens)
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:4-15, 17-25
- OCDE** (Organisation de coopération et de développement économiques). *Voir* Construction navale, industrie—Assistance, subventions—Élimination
- Office national des transports du Canada (ONT)**
Activités et fonctions, description, 26:42-3
Administration, structure, révision, 42:27
Décisions
Processus, transparence, 37:4
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Mandat; Rivard, Gilles, président, nomination par décret
Effectifs et coûts, chiffres, comparaison avec l'ancienne Commission canadienne des transports, 26:43
Évaluation indépendante, recommandation, 37:7-8
Examen annuel 1991, examen, 26:33-55
Fonctionnement, modifications, président, pouvoirs, 37:8
Licenciements, 37:8
Mandat
Et structure, examen, décisions, délais, 55:93-4
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Membres
Membres, mandat, durée, 26:51
Nomination par décret
Examen, 37:4-19
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Rivard
Postes vacants, nombre, 26:51
Rivard, Gilles, président, nomination par décret
Antécédents juridiques, 37:12-4
Cabinet d'avocats, associé, démission, 37:14-5
Conditions, 37:8
Décisions, parti pris apparent, réaction, 37:7, 9-12
Expérience, description, 37:15-6
M. (Angus), 37:17-8, rejetée, 19
Participation communautaire et public, 37:15
Résidence du président, 37:16
Services, satisfaction, 37:4
Transports aériens, transaction, projet entre les Lignes aériennes Canadien International Liée et American Airlines. *Voir* *pluriel* Lignes aériennes Canadien International Liée—American Airlines, transaction
Transports, ministère, conflits, possibilités, 26:45-6
Voir aussi Administration de pilotage du Saint-Laurent—Armateurs; Comité—Nomination par décret, examen et Témoin; Comparution; Témoin; Transports—Handicapés et Politique nationale; Transports aériens—Fusion—Demande et Réserve et Tarifs—Contrôle; Transports ferroviaires—Sécurité
- Oland, R.H.** (Brookville Transport Limited)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:49-66
- Oligineux, transformation, industrie canadienne**
États-Unis, mouvements directs et transbordements, 52:52, 56
Libre-échange, accord canado-américain, répercussions, 52:57
Produits, écoulement, 52:56-7
Restructuration, 52:50-1
Subventions, 52:57-9
Transport, régime, description, 52:51, 58

Masters, Arnold E.—*Suite*
 Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 16:4-10, 18-21, 23-5, 27-30
Mazowita, Grant (ministère des Transports)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:13-5, 18, 20-3; 5:18, 26-7
McArthur, Donald R. (Association des importateurs canadiens)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:4
McHattie, Chris (ministère des Transports)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 20, 25-6; 32:38, 40-4
McInnis, R.J. (Canadian Air Line Pilots Association)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 3:35-7, 40, 42, 48-9
Ménard, Gilles (ministère de la Consommation et des Affaires commerciales)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 50:35, 40
Mexique. Voir Canadian National
Miles, Raymond R. (Canada-United Kingdom Freight Conference)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 43:4-14, 16-9
Mirabel, aéroport international
 Liaison ferroviaire rapide, Dorval, aéroport international ou centre-ville de Montréal, Qué., aménagement, 6:35
Misener Shipping. Voir Pilorage—Obligatoire—Grands
Monteith, Ken (PC—Elgin—Norfolk)
 Comité, séance à huis clos, présence, 11:41
Montréal, port
 Tirant d'eau, problème, Société canadienne des ports, étude, 16:19
 Tonnage en transit, rang, 16:19
 Voir aussi Halifax, port—Conteneurs, trafic—Déroulement

Montréal Shipping Inc.
 Représentation et activités, 56:21-2
Moore, James D. (Canadian Shippers' Council)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:57-62, 64-7
Moshansky, juge
 Recommandations, application, 50:16-7; 53:20-1
Mueller, Walter (Canadian Shippers' Council)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:61-4, 66-7

Municipalités. Voir Commission du havre de Hamilton; Développement économique régional—Promotion—Gouvernement; Trains à grande vitesse; Transports ferroviaires—Taxes—Foncières
Murray, Ralph B. (St-Jean, N.-B.)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:76-9, 84-5
National
 Accident de Djeddah, étude subséquente sur la sécurité, rapport, divulgation, 13:35-7
 Employés, protection, dispositions, 40:10
 Opération, permis, suspension, annonce, 40:4
National Auto Auction Association
 Activités et fonctionnement, 31:21
 Transports, ministères, relations, 31:25-6
 Voir aussi Témoins
National Auto League
 Activités et services, description, 29:16-7
 Voir aussi Sécurité automobile, projet de loi S-8; Témoins
Navigaton de plaisance
 Radio VHF à bord des embarcations, permis exigé, 20:17
Navires
 Construction canadienne, appartenance canadienne et équipages canadiens, 56:27-8
 Durée utile, 14:41-2
 Exploitation, coûts, 56:18
 Exportation, États-Unis, *Jones Act*, relation, 14:35, 46-7
 Importations
 Douanes, tarif, 15:5, 8, 10-1, 23, 34
 États-Unis, 14:35-6, 42-3
 Voir aussi Cabotage; Cabotage, projet de loi C-33;
 Conférences maritimes Europe-Canada; Construction navale, industries; Croisières, industries—Côte ouest et Grands; Engrais, transport—Vers; États-Unis—Chantiers; Grain de l'Ouest, transport—Transports maritimes; St. Lawrence Cruise Lines; Transports maritimes
Navires de croisière
 Considération comme un moyen de transport, 12:11
 Construction à l'étranger, 12:14
Nicholson, l'hon. Robert D. (PC—Niagara Falls; secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada du 8 mai 1991 au 7 mai 1993; secrétaire général du Canada et ministre d'État (Agriculture) du 8 mai 1993 au 25 juin 1993; ministre des Sciences et ministre chargé de la petite entreprise à compter du 25 juin 1993)
 Comité, séance à huis clos, présence, 25:3
Nomination par décret
 Examen, 23:4-26
 Voir aussi Comité; Office national des transports du Canada; VIA Rail Canada Inc.
Noranda
 Pertes, 47:8
 Transports, coûts, absorption, 47:8-9, 17-9

- Manley, John—Suite**
Voie maritime du Saint-Laurent, 41:11
- Marchandises, transport**
Atlantique, région, subventions, versements aux bénéficiaires plutôt qu'aux transporteurs, 56:59-60
Expédition par voie terrestre en passant par le Canada, prix, comparaison avec les États-Unis, 56:25
Voir aussi Trains à grande vitesse; Transport, réseau intermodal ou multimodal; Transports ferroviaires
- Marchi, Sergio** (L—York-Ouest) (vice-président)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:12-4, 21-2; 2:6-8, 15-6, 20-2, 27; 4:7-9, 12, 15, 21-5
Aéroports, 1:12, 22; 2:15-6, 21-2, 27; 4:9, 15, 21-3
Comité, 4:24-5
Séance à huis clos, présence, 1:5-6
Lester B. Pearson, aéroport international, 1:13-4, 21; 2:7-8, 15, 21-2
Richardson, 4:15
Voir aussi Vice-président du Comité—Élection
- Marine Atlantique S.C.C.**
Efficacité et tarifs, augmentation, 55:50-1
Marine marchande
Flotte des Grands lacs, diminution, 14:4
Rétablissement, allusion, 14:10
Voir aussi États-Unis
- Marine marchande du Canada, Loi. Voir** Cabotage, projet de loi C-33
- Marks, A. Douglas** (A.D. Marks & Associates Inc.)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:18-31
- Marks, Ronald G.** (témoin à titre personnel)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 29:12-6
- Marsden, Barry** (Conair Aviation Ltd.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:5-15
- Martin, Dave** (Coalition des organisations provinciales ombudsmen des handicaps)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:27-30, 33-6, 39-40
- Martin, Phon. Shirley** (PC—Lincoln; ministre d'État (Transports) jusqu'au 25 juin 1993)
Lester B. Pearson, aéroport international, circulation aérienne, détournement vers l'aéroport de Hamilton, Transports, questions d'actualité, étude, 13:23-4
13:23-4
- Masse, Yvon** (Canadien National)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 38:11-2, 15-6, 23, 25-6, 29
- Masters, Arnold E.** (Société canadienne des ports)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 53:44-58
- Manley, John—Suite**
Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 36:7-8
Automobile, 28:10-1, 23-6; 31:6-8, 24-6; 32:14-5, 36-7; 33:8, 15-6
Bureau de la sécurité des transports du Canada, rapport annuel 1991, examen, 25:7-8
Cabotage, 14:11-4
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:7-8, 10-4, 27-9, 51; 15:7-11, 32-4, 37; 18:8-10, 12-9, 21
Camionnage, industrie, 25:24; 44:8-9
Canadien National, 23:4-6, 12; 42:7-8
Carburant, 31:8
Comité, 14:51; 21:10-5; 23:4; 28:10; 33:7; 45:5, 22
Séances à huis clos, présence, 11:41-3; 12:4; 20:4; 22:27; 24:3; 25:3; 33:3; 57:41
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, 37:6
Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 39:21-4, 28-34; 40:4-6; 41:9-12, 24, 27-9, 48-9; 42:5-10; 44:7-10; 45:5, 9-12, 22, 27-31; 47:14-7, 19, 26-8, 34; 48:7-10, 21-5, 32, 39-41, 44; 49:5-9; 50:9-13, 22-3, 29-31, 33, 40-2
- Concurrence, Loi**, 50:41
Construction navale, industrie, 15:7-9
Croisières, industrie, 14:28-9
Fusionnements, 50:29-31
Garde côtière canadienne, 20:14
Lester B. Pearson, aéroport international, 13:11-4, 32-4; 40:6; 48:39
Lignes aériennes Canadien International Ltée, 26:34-5, 37; 27:9-12, 28; 50:22-3, 31, 33
Macys, groupe, 35:6, 22
National Auto Auction Association, 31:23
Navires, 15:10-1, 34
Nomination par décret, 23:4-7, 12
Office national des transports du Canada
Examen annuel 1991, examen, 26:34-8
Nomination, certificat, examen, 37:5-8, 16
Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 17:9-12; 20:12-4
Procédure et Règlement, 18:8, 10, 13, 15, 18-9, 21; 24:5
Railtex, 47:26-8
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:10-1, 23-7; 31:6-8, 23-6; 32:12-5, 35-7; 33:8, 14-6, 21; 34:5
St. Lawrence Cruise Lines, 14:27-9
Syndicat canadien de la fonction publique, 50:9
Transport des marchandises par eau, 36:10-4
Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 36:10-5
Transports, 25:9; 37:5; 39:21-4; 41:10, 27; 44:7; 49:8
Questions d'actualité, étude, 13:11-3, 32-4
Transports aériens, 26:35-8; 39:28-33; 40:4-6; 45:9-12; 48:9-10, 22-5, 40-1; 50:9-13, 33, 41-2
Industrie, examen, 24:12-5, 31; 27:9-12, 17, 28-31
Transports ferroviaires, 25:7-8, 22-5; 37:6; 41:28-9, 48-9; 42:5-8, 10; 45:9-10, 28-30; 47:14-7, 26-8; 48:7-9; 49:5-8
Réseau, rationalisation, examen, 25:22-5
Transports maritimes, 17:9-12; 20:12-3; 41:9-10
VIA Rail Canada Inc., 45:27-8, 30-1
Nomination par décret, examen, 35:5-8, 19-22
Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:7-10, 32

- Employés
Moral, 27:18
Voir aussi sous le titre *susmentionné* American Airlines, transaction
- Félicitations, vœux, 27:27
Patronat et syndicat, collaboration, 27:9
Restructuration, plan, 27:5
Services
Éléments divers, qualité, 27:20-1
Voir aussi sous le titre *susmentionné* American Airlines, transaction
- Société canadienne, maintien, 27:7
Voir aussi Air Canada; Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale—Membres; Témoins; Transports aériens—Ottawa, Ont.—Ottawa-Pittsburgh
- Ligue canadienne de transport industriel (LCTI)**
Position, définition, 48:14-5
Représentation, 48:4, 13
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—* Recommandations; Témoins
- Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, Voir plutôt Cabotage, projet de loi C-33
- Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, Voir plutôt Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5
Loi régissant la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux, Voir plutôt Sécurité automobile, projet de loi S-8
- Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, Voir plutôt Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport, Loi de la sécurité des transports, Loi
- Lopez, Ken** (Étobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 4:8-9, 11-2, 14-5
Voir aussi Étobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association
- LTGO**, Voir Grain de l'Ouest, transport, Loi
- LUSCAR Ltd.**
Charbon, noir de lignite, expéditions et concurrence, 53:38
Expéditions, 53:32-8
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—* Recommandations; Témoins
- Lyon, J.B.** (Canadian Business Aircraft Association)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 48:32-49
- Assurance maritime, 36:8
Association des syndicates de cheminots du Canada, 41:28
Air Canada, 24:12-5, 31
Manley, John (L—Ottawa-Sud)
Expéditions, volume, 52:7
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux; Témoins
- Manitoba Pool Elevators Inc.**—Services—Rétablissement
Embranchement, lignes, abandon—Gel; VIA Rail Canada
Transports ferroviaires—Carburant, taxe—Réduction et Transports—Déréglementation—Répercussions: Manitoba, Voir Transports—Déréglementation, conteneurs
Commerce transpacifique, conteneurs
Grands lacs, 56:13
Manutention, frais, pourcentage, 56:12-3
Pourcentage destiné au centre du Canada, 56:11-2
Prix, différences, 56:12
Flotte et activités, 56:5-6
- Maersk Canada Inc., société**
Siège social, 35:22
d'administration de VIA Rail Canada Inc., 35:22
Président, cumulation avec le poste de président du Conseil Actionnaires, nombre et recettes annuelles, 35:6
- Macyro, groupe**
Actionnaires, nombre et recettes annuelles, 35:6
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:23-4, 28-9, 34-5
- MacMakin, Steve** (Chambre de commerce de Saint John)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:23-4, 28-9, 34-5
- MacLeod, Donald A.** (Canadian Offshore Vessel Operator Association)
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 15:25-37
- Voie maritime du Saint-Laurent, 19:22
Transports ferroviaires, 19:18-20, 25-6; 56:56-7
Transports aériens, 56:71-3
Transports, 56:38-9, 57-8
Société du port de Halifax, 56:37
Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 19:18-23, 25-6
Ports canadiens, 56:9-11
Marchandises, transport, 56:25
Halifax, port, 19:20-2, 26; 56:10, 36, 39-40, 58-9
Grain de l'Ouest, transport, 56:39
États-Unis, 56:10, 38
CP Rail, 19:23
Conférences maritimes, Loi dérogatoire, 56:8, 25
56-9, 71-4, 82
la politique et la législation, examen, 56:8-11, 24-5, 36-40, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 56:8-11, 24-5, 36-40, Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, Comité, 19:27
Canadien National, 19:21, 26
56:24
Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada), Air Canada, 56:82
Aéroports, 56:74
- MacDonald, Ron** (L—Dartmouth)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 9:25-51
MacDonald, Pierre (Bombardier Inc.)

- Lefrançois, Marc** (VIA Rail Canada Inc.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:23
VIA Rail Canada Inc., nomination par décret, examen, 35:5-23
Voit aussi VIA Rail Canada Inc.
- Legler, Karl H.** (Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:50-5
- Lendich, Zelko** (Assea Brown Boveri Inc.)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 9:58-65, 68-73, 75
- Lester B. Pearson, aéroport international**
Aérogares 1 et 2
Modernisation, financement et gestion par le secteur privé, appels d'offres, 13:9, 11-5, 20-2, 29-35, 39
Revenus, 13:27, 38-9
Agrandissement, pistes additionnelles
Bruit, niveau, relation, 3:20
Configuration, 3:8-9
Évaluation environnementale, processus, 13:14-5, 31; 40:6-8
Fédération canadienne des municipalités, position, 4:20
Justification, 13:12-3; 40:15-6
Solutions de rechange, 3:10, 18-9; 6:9; 10:88; 13:24
Sondages auprès des riverains, 3:16-7, 20
1:21; 3:9, 21-2
Trains à grande vitesse, exploitation, répercussions, 6:9-11, 16, 20-1, 46-8; 7:11-2; 8:9-10, 31-2; 9:11-3, 75-6; 10:84-5, 87-8
Transport, réseau intermodal ou multimodal, relation, 3:9-10; 6:9
Atterrissage et décollage, créneaux, attribution aux avions d'affaires, 48:39-40
Bruit
Avions moins bruyants, utilisation, 2:16; 3:9-11, 22-3
Etobicoke, Ont., Kingsview, résidents, répercussions, 4:10, 13-5
Gestion et contrôle, système, 3:6
Infractions aux mesures anti-bruit, nombre, 2:21-2; 3:6, 13-4, 18, 28
Mesure, fiabilité des données, 4:10-1
Pistes, utilisation, alternance, 1:13-4; 2:7-8
Propriétés avoisinantes, évaluation foncière, répercussions, 4:22
Règlements, 13:8
Riverains, plaintes, achèvement, 2:15; 3:8-10, 12-3, 16-7, 19-20; 4:8-9
Trajectoires de vols, modification, répercussions, 3:5, 22
Transports, ministères, projections, 3:7
Vols nocturnes, restrictions, 1:14; 3:9, 28
Vols notifiés, horaire, 1:14
Voit aussi sous le titre susmentionné Agrandissement
Capacité d'accueil, 13:27-9
Carte de la région demandée, 4:24
- Libre-échange, accord nord-américain**
Appui, Chambre de commerce de Saint John, 55:34
Ports canadiens, activités, aspects terrestres, 17:13
Transports maritimes, services, dispositions, consultations, Garde côtière canadienne, position, 17:13-4
Voit aussi Automobile—Commerce; Cabotage, projet de loi C-33—Navires étrangers et non dédouanés, utilisation; Camionnage, industrie; Transport des marchandises par eau—Règles—Canadiens; Transports aériens—Services spécialisés; Transports ferroviaires—Lignes—Maintenance
- Lignes aériennes Canadien International Ltée**
Aéronefs A-310, vente
Courtier, identification et commission, montant, 27:11-2, 28
Transaction, 27:11-2
Air Canada
Compétitivité, 24:8
Discussions, ouverture, communiqué, publication, 27:10
Fusion, 24:7, 13, 21, 23-5; 50:20-1, 31-3
Voit aussi sous le titre susmentionné Disposition
American Airlines, transaction
Actions, rachat, droit, 27:13-4
Appel, droit, recours, 40:10
Décision, 26:37; 50:20-4
Détails, explications, 27:12-3, 32-3
Employés, réduction, prévisions, 27:23-4
Exploitation, évolution, 27:24
Garanties, gouvernement, demande, 27:5-6, 24-5
Gouvernement, rôle, 50:19-20
Groupe, composition, 26:35
Liaisons transpacifiques, intérêts, 27:22
Négociations, rupture, 27:9-11
Processus, description, 26:34-5
Services, échanges, 27:21
Disposition, First Air et Air Canada, relations, répercussions, 46:29-30
- Libre-échange, accord canado-américain**
Vote, 30:37
Voit aussi Automobile—Importation, véhicules et Sécurité; Cabotage—Navires canadiens—États-Unis, accès; Cabotage, projet de loi C-33—Navires étrangers et non dédouanés, utilisation; Construction navale, industrie—Grands lacs; Oléagineux, transformation, industrie canadienne; Sécurité automobile, projet de loi S-8
- Libre-échange, accord canado-américain**
C-5—Zonage
Voit aussi Aéronautique, Loi (modification), projet de loi
Zonage, terrains adjacents, 3:7, 10, 12-4
Voit aussi sous le titre susmentionné Aérogares 1 et 2
Revenus, 13:31
Plan Parkin, 3:6
Bruit
Voit aussi sous le titre susmentionné Agrandissement; Utilisation, restrictions, imposition, 48:48-9
Pistes
10:88; 13:23-4
Déroulement vers l'aéroport de Hamilton, 3:15-6; 4:14-5; Augmentation, prévisions, 10:90; 13:28
Circulation aérienne
Lester B. Pearson, aéroport international—Suite

Kurtze, Bill (Association canadienne du gaz propane)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:42-7

La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation. Voir Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport

Labellie, Huguette (ministère des Transports)
Transports, questions d'actualité, étude, 13:29

Lafland, André (ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie)

Cabotage, projet de loi C-33, étude, 15:4-24

Landry, Robert (Imperial Oil Limited)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 31:4-8, 10-2

Langan, Joy (NPD—Mission—Coquitlam)
Aéroports, 54:48-9

Canadien National, 35:9

Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:48-50

Trains à grande vitesse, 35:9

Transports ferroviaires, 54:49-50

VIA Rail Canada Inc., nomination par décret, examen, 35:9-11, 18-9

Larson, Roger L. (Institut canadien des engrais)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 49:14

Lawless, Ronald E. (VIA Rail Canada Inc.; Canadien National)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:22-40

Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 7:4-29, 31

VIA Rail Canada Inc., nomination par décret, examen, 35:14

Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:4-32

Voit aussi Canadien National

LCTI. Voir Ligue canadienne de transport industriel

Le Blanc, Edward J. (Canada Westbound Rate Agreement)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:78-9, 81-2

Aéroports, 40:16-8

Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 40:16-8

Leclair, David J. (National Auto League)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 29:16-24

Lee, I'hon. Sheldon (ministère des Transports du Nouveau-Brunswick)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:35-49

Comité, séance à huis clos, présence, 1:4-5

Kristiansen, Lyle (NPD—Kootenay—Ouest—Revelstoke)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:5-23

Krauter, K.R. (Société du port de Saint John)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:67-82

Knight, James (Fédération canadienne des municipalités)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 4:16-23

Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:67-82

Kierstead, Paula (Coalition des organisations provinciales ombudsmans des handicapés)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:26-7, 30-5, 38

Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:5-23

Comité, séance à huis clos, présence, 1:4-5

Keyes, Stan—Suite
Pas du Nid-de-Corbeau, 52:8, 78; 54:9, 31

Pâtes et papiers, industrie, 54:23-6

Pilotage, 20:5-7

Ports canadiens, 53:50-2

Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 16:17-21; 19:7-9, 24-5; 20:5-7, 14-5

Procédure et Règlement, 3:49-50; 5:15, 17-8

Richardson, 3:19

Routes et autoroutes, 6:46-7; 10:75-6

Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:8, 11-4, 29-30, 32; 29:6, 11-2, 15-6, 20-2; 30:8-10, 20-2, 30, 34, 36-7, 40, 45, 49, 52; 32:26-8, 44-5; 34:5

Société canadienne des ports, 39:27; 51:66-7; 53:50-1

Trains à grande vitesse, exploitation, 26:25

Questions, étude, 6:8-10, 20-1, 26-7, 30, 38-9, 45-7, 49; 7:7-9, 24-6, 31; 8:4-9, 19-24, 29-30; 10:14-7, 24, 26-9, 35, 43-7, 62-6, 73-6, 86-9

Transitaires, secteur, 54:54-5

Transport des marchandises par eau, 34:10

Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 34:9-10, 12-3

Transport, réseau intermodal ou multimodal, 6:46; 9:73-4

Transports, 6:47; 23:17; 26:46-7; 45:21; 51:27, 48; 52:32-3; 53:8; 54:23, 39-40

Questions d'actualité, étude, 13:20-4, 38-9

Transports aériens, 26:48; 44:24; 45:20-2; 51:8-10, 14-5; 53:19-20

Industrie, examen, 24:25-6; 27:19-20, 23, 32-3

Transports ferroviaires, 6:20; 7:24-5; 19:24-5; 38:6-7, 9-10; 39:7-9; 41:40-3; 42:24-5; 44:24-6; 51:19-21, 34-5, 48; 52:6-7; 53:7-9; 54:9-11, 20, 26

Travaux du Comité, 5:28

Vancouver, port, 51:65-8

VIA Rail Canada Inc., 10:73

Nomination par décret, examen, 35:15-7

Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:21-3

Voie maritime du Saint-Laurent, 41:21; 52:23, 65-6; 53:33-4

Voit aussi Vice-président du Comité—Élection

Kieran, M.E. (CP Rail)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:34-8

Kierstead, Paula (Coalition des organisations provinciales ombudsmans des handicapés)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:26-7, 30-5, 38

Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 4:16-23

Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:67-82

Krauter, K.R. (Société du port de Saint John)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:5-23

Kristiansen, Lyle (NPD—Kootenay—Ouest—Revelstoke)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:35-49

Comité, séance à huis clos, présence, 1:4-5

- Institut canadien des engrais—Suite**
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Témoins
- Institut canadien des produits pétroliers (ICPP). Voir Sécurité automobile**, projet de loi S-8; Témoins
- Intoxicants, abus**
 Transports, secteur, aide aux employés, programme, projet de loi, présentation, 13:25
- Inuit. Voir First Air—Employés**
- Irving Douglas I. (Canadian Owners and Pilots Association)**
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:8, 16
- Janson, Peter** (Asea Brown Boveri Inc.)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 9:51-76
- Jeanes, David** (Transport 2000 Canada)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 8:17, 21-7, 29-30, 32-3
- Johnson, Ken** (Bureau de la sécurité des transports du Canada)
 Bureau de la sécurité des transports du Canada, rapport annuel 1991, examen, 25:7-8, 12, 15-8
- Keenan, John T.** (Canadian Air Line Pilots Association)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 3:37-49
- Kelly, Pat** (Air Canada)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:9, 11-2, 14, 18-23
- Kempston-Darke, Maureen** (Association des manufacturiers de véhicules à moteur)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:4, 10, 16-7
- Kennedy, S. Paul** (Commission du port de Thunder Bay)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:21-3
- Kershaw, Barry** (ministère des Transports)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 32:47
- Kertesz, Rosette** (Etobicoke Federation of Residents and Ratepayers Association)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 4:4-11, 13-6
- Keyes, Stan** (L—Hamilton-Ouest) (vice-président)
 A.D. Marks & Associates Inc., 30:21
- Aéronautique, Loi (modification)**, projet de loi C-5, étude, 2:13-4, 18-21, 26-7; 3:10-3, 17, 19-20, 28-9, 37-9, 46-7, 49-50; 4:13-5, 19-21, 23-5; 5:14-24, 28-9; 9:6-10, 31, 33, 47-8, 57-8
- Aéroports**, 2:13; 4:19-20; 39:5
- Air Canada**, 24:25-6
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale**, 45:20
- Assurance maritime**, projet de loi C-97, étude, 34:9-10, 12-3; 36:7
- Autobus scolaires**, sécurité, 28:29-30
- Oléagineux**, transformation, industrie canadienne, 52:58
- 1991, examen, 26:45-8
- Office national des transports du Canada**, examen annuel Nord canadien, service aérien, 46:13-4, 23-5
- Nomination par décret**, 23:17-8, 25-6
- Navires de croisière**, 12:14
- Navires**, 14:41
- Montréal, port**, 16:19
- Marchandises**, transport, 53:35
- Manitoba Pool Elevators**, 52:7
- LUSCAR Ltd.**, 53:32-4
- Lignes aériennes Canadien International Ltée**, 27:20, 32-3
- 4:13-5, 20, 24; 6:20-1, 46-7; 10:88; 13:38-9; 40:15-6
- Lester B. Pearson**, aéroport international, 3:10-3, 19-20, 28; Institut canadien des engrais, 49:16-7
- High Speed Rail Association**, 10:15, 17
- Hamilton, port**, 16:20
- Halifax, port**, 19:7-9
- Grain de l'Ouest**, transport, 41:20-1; 52:7-8, 76-8
- Garde côtière canadienne**, 20:15-6
- Engrais**, transport, 49:17
- Croisières**, industrie, 12:22, 24
- CP Rail**, 42:23; 43:18
- Construction navale**, industrie, 14:39-40; 15:18-21
- Conseil des grains du Canada**, 52:64-5
- 79
- Conférences maritimes**, Loi dérogatoire, 43:11; 51:53; 54:61-2, 54:62-4, 77-9
- Conférences maritimes Europe-Canada**, 43:8-10, 17; 51:51-3; Conair Aviation Ltd., 51:9
- Commissions portuaires**, 52:23-4
- au Canada**, 26:23
- Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs**
 Commission du port de Thunder Bay, 52:25
- Commission du havre de Hamilton**, 51:66; 52:24
- 61-4, 70-1, 77-9
- 18-20, 32-5, 50-2; 54:9-11, 16, 20, 23-6, 31, 39-40, 54-5, 52:6-8, 15, 23-5, 32-4, 45-6, 58, 63-6, 75-8; 53:7-9, 51:8-10, 14-5, 19-21, 27, 34-6, 48, 51-3, 57, 65-8; 18; 44:15-8, 21, 23-6; 45:20-3, 39; 46:12-4, 23-5; 49:16-7; 25-6; 39:5-9; 27; 40:15-6; 41:19-21, 40-3; 42:23-5; 43:8-11, 17, 19-20, *la politique et la législation*, examen, 38:6-10, 17, 19-20, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur* Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, 11:41-3; 12:4; 20:4; 24:3; 33:3
- Séances à huis clos**, présence, 1:5-6; 8:3, 34; 9:3-4, 76; Séance d'organisation, 1:8-10
- 28:10, 13; 30:52; 40:14; 45:22; 53:20
- Comité**, 4:24-5; 5:28-9; 8:4-5; 19:27-8; 21:11-2, 14-5; 26:55; Charbon, transport, 53:34
- Central Western Railway**, 51:35
- 45:37; 54:39
- Canadien National**, 7:24; 23:18, 25-6; 38:8-9, 25-6; 39:5-7; Camionnage, industrie, 44:16-8, 21
- 14:23-4, 39-41, 62, 56-8; 15:15-18-21; 18:15-6
- Cabotage**, projet de loi C-33, étude, 12:11-2, 16, 22, 24; Cabotage, 14:23, 64
- Bombardier Inc.**, 9:33
- Avions**, 3:10
- 36-7, 49; 32:26-8; 33:9-10
- Automobile**, 28:11-4, 32-3; 29:6, 15-6, 20-1; 30:8-10, 22, 30, 29
- Keyes, Stan—Suite**

- Halifax, port—Suite**
 Compétitivité, renforcement, Canadien National, rôle, 16:8;
 23:23
 Conteneurs, trafic
 Baisse, 16:7-8; 19:21-2
 Canadien National, situation, 19:4, 8-9, 20-2, 26; 23:23-4
 Détournement vers le port de Montréal et les ports des
 États-Unis, 19:7-8, 23
 Installations, relation, 16:30
 Nouvelle clientèle, recherche, 16:29
 Port of Halifax Gateway Council, formation et
 regroupement, 56:44
 Ports américains, concurrence, 56:58
 Priorités, 56:58-9
 Stratégie, adoption, 56:40
 Transports ferroviaires
 Dépendance, 56:44-5
 Problèmes, description, 56:36-7
 Viabilité, 16:7; 19:17
- Hall, T. Norman** (Association des armateurs canadiens)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 41:4-24
- Hallé, Gilles** (Association des syndicats de cheminots du
 Canada)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 41:43-4
- Hamilton, aéroport**. Voir Lester B. Pearson, aéroport
 international—Circulation aérienne—Déroulement
- Hamilton, Ont.** Voir Aéroports; VIA Rail Canada Inc.—Services
- Hamilton, port**
 Conteneurs, trafic, marché potentiel, 16:20-1
 Handicapés. Voir Transports; Transports aériens
- Hannah, Jo-Ann** (Syndicat national des travailleurs et
 travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de
 l'outillage agricole du Canada)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 54:42-3, 49-50
- Horsman, Eldon B.** (Canadien National)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 7:24,
 28, 30
- Hôtel Scribe, France.** Voir Canadien National
- Houille.** Voir pluit Charbon
- Howard, Wayne** (Association des manufacturiers canadiens)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 47:4-8, 11-3, 15,
 17-9
- ICPP.** Voir Institut canadien des produits pétroliers
- Ile d'Anticosti.** Voir Cabotage, projet de loi C-33—Eaux
- Imperial Oil Limited.** Voir Témoin
- Impôt sur le revenu.** Voir Transports ferroviaires—Sociétés
- Industrie aérienne.** Voir pluit Transports aériens—Industrie
- Industrie, Sciences et Technologie, ministère.** Voir Témoin
- Institut canadien des engrais**
 Investissements, 49:16-7
 Représentation et membres, 49:4
- High Speed Rail Association**
 Membres, 10:5, 15, 17
 Voir aussi Témoin; Trains à grande vitesse—Québec-
 Windsor, corridor
- Hill, Jeremy** (ministère des Transports)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:26
- Hockin-Jefferson, Amber** (Syndicat canadien de la fonction
 publique)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
 3:23-34
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 50:9, 14-5, 17
- Holtmann, Felix** (PC—Portage—Interlake)
 Brandon, Man., 52:42
 Churchill, port, 52:44-5
 Comité, séance à huis clos, présence, 57:41
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 52:38-9, 42-5
- Transports, 52:38-9**
 VIA Rail Canada Inc., 52:43-4
- Holzman, Jaquelin** (maire d'Ottawa: Coalition des maires du
 corridor Québec-Windsor)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude,
 10:40-3, 45, 47, 50-2, 57-8, 61, 65-7
- Horodyski, Stan** (Syndicat national des travailleurs et
 travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de
 l'outillage agricole du Canada)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 54:42-3, 49-50
- Horsman, Eldon B.** (Canadien National)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 7:24,
 28, 30
- Hôtel Scribe, France.** Voir Canadien National
- Houille.** Voir pluit Charbon
- Howard, Wayne** (Association des manufacturiers canadiens)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
*rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
 la politique et la législation*, examen, 47:4-8, 11-3, 15,
 17-9
- ICPP.** Voir Institut canadien des produits pétroliers
- Ile d'Anticosti.** Voir Cabotage, projet de loi C-33—Eaux
- Imperial Oil Limited.** Voir Témoin
- Impôt sur le revenu.** Voir Transports ferroviaires—Sociétés
- Industrie aérienne.** Voir pluit Transports aériens—Industrie
- Industrie, Sciences et Technologie, ministère.** Voir Témoin
- Institut canadien des engrais**
 Investissements, 49:16-7
 Représentation et membres, 49:4

- Gazette du Canada*. Voir Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5—Règlement international des transitaires
Gillespie, Christopher (Association des transitaires internationaux canadiens, Inc.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:55-6
- Goldberg, Howard P. (Association du transport aérien du Canada)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:83-91
- Gow, Harry (Transport 2000 Canada)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 44:25, 27-33
- Grain de l'Ouest, transport
Concurrence, 48:16
Coûts, comparaisons et réduction, 41:20-1; 52:7, 77-8
Exemple, description, 52:76-7
Exploitant océanique, pourcentages de l'ouest et de l'est, comparaison, 41:21
Installations, nombre, réduction, 52:75
Paiement, mode, engagements, consultations, processus, 54:17-8
Ports canadiens, utilisation, imposition, 52:80-1
Réglementation en vertu de la Loi sur les transports nationaux, modifications, 52:79-80
Réseau, grandes lignes, 52:10; 70-1
Subventions, modifications, répercussions, 26:51-2
Tarif
De l'Est, élimination, répercussions, ports, 55:17; 56:39-40
Océanique, établissement, Association des armateurs canadiens, rôle, 41:21
Transports ferroviaires, situation, 52:9-11, 14
Transports maritimes, navires, gratuité, 52:19
Voie maritime du Saint-Laurent, baisse, Grain de l'Ouest, transport, Loi, dispositions, effets, 52:7-9
Wagons, répartition, 52:82-3
- Grain de l'Ouest, transport, Loi (LTGO)
Maintien, 52:13
Modifications
Répercussions sur le CP Rail, analyses, 25:27
Suggestion, 40:12
Réforme, répercussions, 52:70-1
Voir aussi Conseil des grains du Canada—Transports; Grain de l'Ouest, transport—Voie; Transports; Voie maritime du Saint-Laurent—Expéditeurs
- Gralewicz, Roman (Syndicat international des marins canadiens)
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:4-5, 12-6, 18, 20-1, 23-4
Grand Trunk, réseau. Voir Canadien National; Transports ferroviaires
- Grands lacs
Eaux, niveau, baisse éventuelle, évaluation, 17:16
- Halifax, port
Activités, description, 56:29-31
Avantages concurrentiels, 19:16-7; 56:10-1
Camionnage, possibilités, 56:44-5
- Halifax, N.-E. Voir Trains à grande vitesse
Recommandations; Témoins
nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—Voir aussi* Commission d'examen de la Loi sur les transports
Création et mandat, 56:46-8
Halifax-Dartmouth Port Development Commission
la politique et la législation, examen, 52:26
rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:20; 54:28-9
- Halechko, Don (Coalition des organisations provinciales ombudsmen des handicapés)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:39-49
- Hagen, Barry (Western Canadian Shippers' Coalition; Association canadienne des pâtes et papiers)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:39-49
- Gutierrez, Ken (Novacor Chemicals Ltd.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:39-49
- Gustafson, l'hon. Leonard (PC—Souris—Moose Mountain; secrétaire parlementaire du premier ministre du 8 mai 1991 au 26 mai 1993; démission le 26 mai 1993)
Comité, séances à huis clos, présence, 22:25-6
- Groupe de travail Québec-Ontario sur le train rapide (Carman-Bufoid). Voir Témoins; Trains à grande vitesse—Financement; gouvernement et Québec-Windsor, corridor et Technologie—Vitesse supérieure à 300 km/h
nécessitant une voie spéciale
- Gribbons, Tom (Chambre de commerce de Saint John)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:23-35
- Greffier du Comité
Comité, 1:8; 5:22; 19:27-8; 21:10-1; 31:21; 36:10
- Gravelle, André (VIA Rail Canada Inc.)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 7:13, 20-1
- Gratwick, John (Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 39:4-8, 10-3, 15-23, 25-8, 31-2, 34
- Grands lacs—Suite
Voix aussi Construction navale, industrie; Croisières, industrie; Maersk Canada Inc., société—Commerce transpacifique, conteneurs; Marine marchande—Flotte; Pilotage—Obligatoire; Voie maritime du Saint-Laurent—Et

- Foran, James E.** (LUSCAR Ltd.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 53:39-43
- Foy, Wayne** (Association du groupe de la navigation aérienne)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 53:16-29
- France** Voir Canadian National—Hôtel; Trains à grande vitesse—Financement, gouvernement
- Franché, Pierre A.H.** (Association des ingénieurs-conseils du Canada)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 9:7-12, 14-8, 21
- Francis, Terry** (Lignes aériennes Canadien International Liée)
Transports aériens, industrie, examen, 27:16-7, 19, 21-4, 26-7, 30, 35
- Fretz, Givry** (PC—Erie)
Comité, séances à huis clos, présence, 22:25-6
- Fusionnements**
Chevauchement, élimination, et concurrence, Loi, application, 50:30
Contrôle, 50:29-31
- F.W. Myers & Co. Inc.** Voir Sécurité automobile, projet de loi
S-8; Témoins
- Galloway, Woody** (Canadian Oilseed Processors Association)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:56
- Garde côtière canadienne**
Actifs, valeur de remplacement, 17:5
Activités, revue, 13:7
Akwasasne, réserve, exercices de formation, tenue, 20:14-5
Années-personnes, 17:5
Budget, 17:5
Dépenses en capital, réduction, 13:19
Équipages, recrutement et rémunération, 17:18; 20:16-7
Flotte, rationalisation, 17:5-6; 20:9-11
Formation, programme, 20:15-6
Mandat, 17:4-5
Rôle, étude, 17:4; 20:5, 21-2
Services et responsabilités, 17:5-7; 20:19-23
Voir aussi Cabotage—Licences; Churchill, port; Libre-échange, accord nord-américain—Transports maritimes; Recherche et sauvetage maritimes; Témoins; Transports maritimes—Services fédéraux, coûts; recouvrement, initiatives
- GATT** (Accord général sur le tarif douanier et le commerce). Voir Construction navale, industrie—Assistance, subventions
- Gauthier, Marc** (ministère des Transports)
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:67-8
Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 36:12
- Gauthier, rapport, Voir** Pilotage—Obligatoire
- Evans, Keith** (ministère des Transports)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 33:18
- Evans, R.R.** (Transport 2000 Canada)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 44:21-32, 34
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 8:17-23, 26-31, 33-4
- Everson, Warren** (Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux)
Everton, Warren (Commission d'examen de la Loi sur les Transports aériens, industrie, examen, 27:4-18, 20-35)
- Eyton, Rhys** (Lignes aériennes Canadien International Liée)
Transports aériens, industrie, examen, 27:4-18, 20-35
- Fédération canadienne des municipalités, Voir** Lester
B. Pearson, aéroport international—Aggrandissement, pistes additionnelles; Témoins; Trains à grande vitesse—Québec Windsor, corridor
- Fickel, Rod** (Brandon, Man.)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:40-50
- Finances, comité. Voir** Réglementation
First Air
Activités et services, 46:4
Assistance gouvernementale, 46:30
Concurrents, service combiné, 46:20
Employés, Inuit, nombre, 46:31-2
États-Unis, négociations bilatérales, 46:27
Formation, programmes, 46:31
Produits, production, absence, 46:20
Propriétaires, financement, 46:31
Recettes, provenance, 46:19-20
Rentabilité, 46:30
Territoires du Nord-Ouest, services, 46:18-9
Voyages, raisons médicales, 46:20
- Disparition; Témoins**
Voir aussi Lignes aériennes Canadien International Liée—Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 42:16-7, 20-2
- Flicker, David** (CP Rail)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 42:16-7, 20-2
- Flohr, Bruce** (Ralex)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 47:20-36
- Fonds de prêts interportuaires**
Société canadienne des ports, réalisations, 16:13
- Fontana, Joe** (L—London—Est)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 5:21, 26-7

- Développement économique régional—Suite**
Voir aussi Canadien National; Transports
- Déversements.** *Voir* Pollution maritime
- Dohertry, John** (Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport)
- Aéronautique, Loi** (modification), projet de loi C-5, étude, 3:5-23
- Doré, Jean** (maire de Montréal; Coalition des maires du corridor Québec-Windsor)
- Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude,** 10:37-40, 43-58, 60-1, 63-7
- Dorval, aéroport international.** *Voir* Mirabel, aéroport international—Liaison ferroviaire
- Douanes, Loi.** *Voir* Cabotage, projet de loi C-33—*Cabotage*, définition
- Douanes, tarif.** *Voir* Navires—Importations
- Doyle, Kevin** (Western Canadian Shippers' Coalition)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:19-20, 23, 25
- Dubois, Émile J.** (LUSCAR Ltd.)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 53:29-39, 42-3
- Dundas, Ont.** *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services—Hamilton
- Earl, Paul** (United Grain Growers)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:78-83
- Edgar, J.R.** (Association canadienne des pâtes et papiers)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:27-9
- Edie, Ken** (Manitoba Pool Elevators)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:7-11, 13, 15
- Edmonton, Alb.** *Voir* Trains à grande vitesse—Calgary
- Elliott, Andrew** (Institut canadien des engrais)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 49:4-18
- Elliott, Wade** (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 56:46-64
- Energie, ministre.** *Voir* Plantes-formes de forage—Sécurité
- Engrais, transport**
- Circuits, évolution, détails,** 49:9-10
- Coûts,** 49:10
- Exportations, marchés,** 49:13-4
- Interconnexion, droits, affaiblissement,** 49:18
- Europe.** *Voir* Air Canada; Trains à grande vitesse; Transports aériens; Transports ferroviaires
- Etiobioke, Ont.** *Voir* Lester B. Pearson, aéroport international—Brutl
- Voir aussi* Témoins
- Lopez, Ken, mandat,** 4:11-2
- Etiobioke Federation of Residents and Ratepayers Association**
- Portes canadiens**
- Equipes de travail, décembre, difficulté, différences,** 49:17
- Et américains, efficacité et compétitivité, différences,** 49:15-6
- Prix, concurrence, maintien,** 49:14-5
- Tarifcation, formule, modification,** 49:17
- Vers l'Est, navires, itinéraire et retours à charge,** 49:17
- Environnement**
- Evaluation environnementale.** *Voir* Lester B. Pearson, aéroport international—Aggrandissement, pistes additionnelles
- Groupes environnementaux.** *Voir* Pollution—Permis
- Voir aussi* Camionnage, industrie; Trains à grande vitesse; Transports; Transports ferroviaires; VIA Rail Canada Inc.
- Environnement, ministre.** *Voir* Sécurité automobile, projet de loi S-8
- Environnement, protection, Loi**
- Confiance,** 31:10-1
- Lacunes,** 32:27-8
- Voir aussi* Sécurité automobile, projet de loi S-8
- Erlichman, Louis** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport.** *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:9, 11-22
- Etats-Unis**
- Accord.** *Voir* Libre-échange; Transports aériens
- Chantiers navals, navire, construction,** 54:83
- Marine marchande, maintien,** 54:82
- Port de New York, chargement d'envergure, programme, paiement, responsabilité, identification,** 56:10, 38
- Réseau routier, modifications,** 55:61-2
- X-2000, projet, examen,** 26:15-6
- Voir aussi* Air Canada; Automobile—Circulation et passim; Cabotage—Navires canadiens; Cabotage, projet de loi C-33—Navires étrangers et non dédouanés, utilisation; Intédition et Passagers, transport—Limite; Camionnage, industrie; Conair Aviation Ltd.; Conférences maritimes. Loi d'abrogation; Construction navale, industrie; CP Rail—Ligne ferroviaire; Croisières, industrie; First Air; Halifax, port—Conteneurs, trafic—Déroutement; Marchandises, transport—Expédition; Navires—Exportations et Importations; Oléagineux, transformation, industrie; Pâtes et papiers, industrie—Produits; Trains à grande vitesse; Transports ferroviaires; Transports maritimes—Services fédéraux, coûts, recouvrement, initiatives; VIA Rail Canada Inc.—Taxes

- CP Rail—Suite**
 Revente, âge, 42:28
 Revendications syndicales, dépassement, 42:28-9
 Intérêt, 6:24-5
 Service voyageur
 Trois-Rivières-Montréal, Qué., abandon, 6:31-2
 St-Jean, N.-B., port, responsabilité sociale, 25:36
 Trafic nord-sud, retour de charge, pourcentage, 42:26
 Voies ferrées allant du Canada au Canada au Kansas City, propriétaire, 42:26
- Voir aussi** Canadien National; Grain de l'Ouest, transport, Loi—Modifications—Répercussions; St-Jean, N.-B., port—Activités; Témoins; Trains à grande vitesse—Étude *et passim*; Transports ferroviaires—Est de Winnipeg, Man.—Voie *et passim*; VIA Rail Canada Inc.
- Creery, John** (Northwest Cruiseship Association)
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:6-16
- Crichton, John** (First Air)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 46:4-32
- Croisières, industrie**
 Alaska, marche, 12:6-7
 Casinos flottants, exploitation, 12:17, 21-3, 27-8, 30-2; 14:67-9
 Côte ouest
 Marché, entreprises canadiennes, promotion, 12:12-3
 Navires d'affrètement non accrédités, problème, 12:21
 Retombées économiques, 12:7-8
 Croissance, statistiques, 12:7
 États-Unis, équipages, salaires, avantages concurrentiels, 14:28-9
 Grands lacs, Welland, canal, navires utilisables, 12:15-6
Voir aussi Cabotage, projet de loi C-33
- Crosby, Howard E.** (FC—Halifax-Ouest) (président suppléant)
 Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada), 56:28
 Camionnage, industrie, 55:62
 Canada Transpacific Stabilization Agreement, 56:15-6
 Commerce interprovincial, 55:31, 63-5
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:18-21, 31-4, 44-7, 62-5, 80-3, 94-7; 56:15-9, 27-8, 44-5, 78-82, 84
 Conférences maritimes, Loi d'érogatoire, 56:27-8
 Développement économique régional, 55:34, 44, 80-1
 Halifax, port, 56:44
 Navires, 56:18
 Nouveau-Brunswick, 55:46
 Ports canadiens, 55:18-21, 32-3; 56:17-8, 44
 Routes et autoroutes, 55:44-5
 Saint John Harbour Development Commission, 55:32
 Transports, 55:62, 94-7; 56:45
 Transports aériens, 55:82-3; 56:78-80
 Transports ferroviaires, 55:33-4, 45-7, 63, 81-2, 94-6
 Transports maritimes, 56:16-8
Voir aussi Président du Comité—Président suppléant
 C.T.S.A. *Voir* Canada Transpacific Stabilization Agreement
- Culham, Tom** (Western Canadian Shippers' Coalition)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:16-28
- Currie, Gavin** (Office national des transports du Canada du Canada)
 Office national des transports du Canada, examen annuel 1991, examen, 26:34-5, 50-1, 54-5
- Cuthbertson, David** (rechercheur pour le Comité)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 3:44, 50
 Comité, 31:27
 Séances à huis clos, présence, 1:5-6; 9:3-4, 76; 11:42-3; 12:4; 20:4; 22:27; 24:3; 25:3; 33:3; 37:41
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:39
Voir aussi Comité—Rechercheurs, services
- CWRA. Voir** Canada Westbound Rate Agreement
- D'ubin, April** (Coalition des organisations provinciales omnibusman des handicapés)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:35-8
- de Belleval, Denis** (Coalition des maîtres du corridor Québec-Windsor)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:44, 48-9, 51, 57-64
- de Havilland Aircraft of Canada, Limited. Voir** Bombardier Inc.
- Debiasio, Dave** (Institut canadien des engrais)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 49:5-11, 14-8
- Delta Airlines. Voir** Transports aériens—Déréglementation
 Delta, port
 Emprunt, gouvernement fédéral, autorisation, obtention et garanties, 51:70
 Rentabilité, prévisions, 51:69; 53:57
- Déréglementation. Voir** Nord canadien, service aérien; Transitaires, secteur—Transports; Transport, réseau Transports ferroviaires
- Desjardins-Chase, Micheline** (ministère des Transports)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:5-6, 20, 25-6; 32:30-3, 45-6; 33:12-4
- Destrochers, Léo** (Air Canada)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:5-17, 19-24
- Développement économique régional**
 Nécessité, 55:44
 Atlantique, région, 55:80-1
 Promotion
 Gouvernement fédéral et municipalités, consultations, 55:77-8
 Obligation, 55:34

- Corbeil, l'hon. Jean—Suite**
 Transports maritimes, services fédéraux, coûts, recouvrement, initiatives, 13:18-9; 40:13
 Transports, ministère, mission, 13:4-5
 Vancouver, aéroport international, expansion, piste additionnelle, 13:14-5
 VIA Rail Canada Inc.
 Canadien National, séparation, 13:40
 Mandat, 13:19-20
 Régions éloignées, services, 13:15-6
 Revenus et taux d'utilisation, augmentation, 13:10
 Voie maritime du Saint-Laurent
 Fonds de réserve, utilisation pour les réparations du pont de Valleyfield, Qué., 40:13
 Tarifs et droits de pilotage, gel, 40:12
 Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 40:12
- Corbett, Bob (P—Fundy—Royal) (président)**
 Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 36:8
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:28-9, 31-2; 14:10, 50
 Code national de sécurité, 55:48
 Camionnage, industrie, 55:66
 Code national de sécurité, 55:48
 Comité, 56:82-3
 Séance d'organisation, 1:8-10
 Séances à huis clos, présence, 1:4-6; 8:3, 34; 9:3-4, 76; 11:41-3; 12:4; 20:4; 21:8; 24:3; 25:3; 33:3; 57:41
 Témoins, 33:7
 Vidéo, présentation, 25:6-7
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 41:49; 42:29; 44:33; 46:29-30; 51:15, 58, 70-2; 55:21-3, 34-5, 47-8, 65-6, 83-5, 97; 56:28, 63, 70-1, 81-3**
 CP Rail, 6:24-5; 25:36; 35:19; 55:84-5
 First Air, 46:30-2
 Garde côtière canadienne, 20:15-22
 Halifax, port, 19:16-7
 Libre-échange, accord nord-américain, 55:34
 Lignes aériennes Canadien International Liée, 46:29-30
 Marine marchande, 14:10
 Navigation de plaisance, 20:17
 Navires, 56:28
 Nord canadien, service aérien, 46:29
 Nouveau-Brunswick, 55:48
 Office national des transports du Canada, nomination par décret, examen, 37:15-7, 19
 Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, 19:16-8; 20:15-22
 Recherche et sauvetage maritimes, 20:17-9
 Routes et autoroutes, 55:65
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:5; 30:34, 52; 31:23; 33:7, 12-3, 16-21; 34:5
 St-Jean, N.-B., port, 25:35; 55:21-3
 Stephenville, T.-N., 56:81
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:24-5, 39, 52; 7:21-2, 31; 10:25, 34-6, 72-3
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 36:9, 15-7
 Transports, 55:34-5, 97
 Transports aériens, 6:52; 44:33; 51:15; 56:81
 Examen, 24:21, 30-1
- Corbett, Bob—Suite**
 Transports ferroviaires, 25:34-6, 38; 47:36; 55:34, 47; 56:63
 Réseau, rationalisation, examen, 25:34-6, 38
 Transports maritimes, 14:51
 Vancouver, port, 19:17; 51:58, 70-2
 VIA Rail Canada Inc., 10:72-3
 Nomination par décret, examen, 35:4-5, 14-5, 19
 Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:18-21
 Voir aussi Président du Comité—Election
- Corporation des ponts**
 Démantèlement, 40:19-20
- Côté, Antoine (ministère des Transports)**
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:58-60, 64-9
 Côté, Louis-Philippe (Bureau des conseillers législatifs)
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 36:15
- Council of Concerned Residents on the Expansion of Pearson International Airport**
 Membres, nombre, 3:16
 Subventions, 3:17
 Voir aussi Témoins
- Cour fédérale**
 Division des appels, affaires, allusion, 37:18
 Voir aussi Pilotage—Obligatoire—Grands lacs
- Cour suprême. Voir Aéroports—Zonage—Compétence; Assurance maritime—Affaire**
- Courtemanche, Edgar E. (Amtrak)**
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:25-36
- Courtemanche, Gilles (Imperial Oil Limited)**
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 31:7-14
 Cowell, Geoffrey R. (Ligue canadienne de transport industriel)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 48:9-13, 15-6
- CP Rail**
 Activités, réduction, 25:19-20, 36
 Atlantique, région, retrait
 Demande, VIA Rail Canada Inc., comparution, possibilité, 35:19
 Répercussions, 25:36
 St-Jean, N.-B., réaction, 55:84-5
 CanMar, acquisition, répercussions sur les investissements des Conférences maritimes Europe-Canada, 43:18
 Conventions de services avec des compagnies américaines, 42:14-6
 Déficit annuel, montant, 42:23
 Emplois, disparition, nombre, 42:23
 Employés
 Indemnités de départ, coûts, moyenne, 42:22-3
 Équipement, entretien et inspections, 25:38
 Et Canadien National, parcours commun, partage, 25:19
 Ligne ferroviaire aux États-Unis, acquisition, Canadien National, position, 19:23
 Parc Algonquin, tronçon, abandon, décision, 25:37; 42:27
 Productivité, amélioration, 42:20

- Corbeil, l'hon. Jean—*Suite*
Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs
au Canada, mandat, 13:6
Corporation des ponts, démantèlement, 40:20
Garde côtière canadienne
Activités, revue, 13:7
Dépenses en capital, réduction, 13:19
Intoxicants, abus, transports, secteur, aide aux employés,
programme, projet de loi, présentation, 13:25
Lester B. Pearson, aéroport international
Aéronefs 1 et 2, 13:9, 11-5, 20-2, 30-5, 38-9
Agencement, pistes additionnelles, 13:12-3, 24; 40:6-8,
15-6
Bruit, 13:8
Capacité d'accueil, 13:28-9
Circulation aérienne, 13:24, 28
Lignes aériennes Canadien International Ltée, American
Airlines, transaction, 40:10
National
Accident de Djeddah, étude subséquente sur la sécurité,
rapport, divulgation, 13:36-7
Emplois, protection, dispositions, 40:10
Opération, permis, suspension, annonce, 40:4
Piloteage
Licence, obtention, normes, 40:14
Obligatoire, 40:13-4
Pollution maritime, déversements, 13:7-8
Ponts Jacques-Cartier et Champlain, propriété, transfert,
processus, 40:20
Ports canadiens, installations, amélioration, 40:12
Réglementation, finances, Comité, examen, 13:6
Trains à grande vitesse
Etude, 40:19
Québec-Windsor, corridor, 13:10
Rapport à la Chambre, 13:4
Transport, réseau intermodal ou multimodal, marchandises,
transport, 13:9-10
Transports
Entreprises, assistance, mesures fiscales, 13:8-9
Handicapés, 13:8
Questions d'actualité, étude, 13:4-40
Réglementation, 13:6, 19
Rôle dans l'économie, 13:5
Sécurité, 13:7
Systèmes, 13:17
Transports aériens
Accord canado-américain, libéralisation des services, 13:8,
18; 40:4-5
Concurrence, 13:8
Déréglementation, 13:26
Europe-Canada, liaison, Singapour Airlines et Air Canada,
contenus, 13:27
Ottawa, Ont., 40:6
Personnel, 40:11
Sécurité, 40:20-1
Transports ferroviaires
Carburant, taxe, 13:17
Embranchement, lignes, abandon, 40:8-9
Est de Winnipeg, Man., 40:9
Sécurité, 40:21-2
Voies, 13:38
- Construction navale, industrie—*Suite*
Contrats—*Suite*
Voir aussi sous le titre susmentionné Navires de
patrouille; Supertravellers
Crise, facteurs, concurrents étrangers, 14:34-5
Demande, évolution, 15:4
Etats-Unis
Jones Act, répercussions, 15:9
Fermeture
Grandes lacs, viabilité, libre-échange, accord canado-
américain, répercussions, 15:13-4
Navires de déminage, Nouvelle-Ecosse, contrat, allusion,
14:50
Navires de patrouille côtière, contrats, 15:16-7
Production mondiale, 14:37; 15:4, 17-8
Provinces
Atlantique, région, cas, 15:15-6
Intervention, propriété, 15:15-6
Voir aussi sous le titre susmentionné Assistance,
subventions
Rationalisation, politique, 15:4-8, 13, 16-20
Réparations et carénage à l'étranger
Droits tarifaires, 14:43, 46-8
Pourcentage, 14:39-40
Spécialité canadienne reconnue mondialement, 14:45
Supertravellers, B.C. Ferry Corporation, contrat, 14:35;
15:12
Travailleurs, nombre, 15:20
Vancouver, port, deck flottant Panamax, garde, 15:6, 12
Voir aussi Cabotage, projet de loi C-33; Transports
maritimes—Navires—Canadiens, utilisation, règle
40-40-20 de la CNUCED, application
- Continental Airlines
Plaques tournantes, 24:29
Voir aussi Air Canada
Cook, C.A. (Commission du port de Thunder Bay)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
la politique et la législation, examen, 52:15-25
COPOL, Voir Coalition des organisations provinciales
ombudsman des handicapés
Corbeil, l'hon. Jean (PC—Anjou—Rivière-des-Prairies; ministre
des Transports)
Aéroports
Bruit, 13:9
Cession à des administrations locales, 13:9
Montréal, Qué., situation des deux aéroports, examen,
suggestion, 40:17-9
Camionnage, industrie
Aide transitoire, programme, 13:5
Etats-Unis, 13:5
Camions, sécurité, examen, groupe d'étude, 40:20-1
Canadien National, restructuration, 13:16-7
Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-
côtiers, rapport, gouvernement, réponse, 13:7-8
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur
la politique et la législation, examen, 40:4-22

- Communications Plus.** Voir Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Témoins; Transports
- Commuzzi, Joe** (L.—Thunder Bay—Nipigon)
Canadien National, 23:13-4, 21, 24
- Comité
Séance d'organisation, 1:8
Séances à huis clos, présence, 1:5-6; 21:8
Nomination par décret, examen, 23:13-4, 21, 24
Voir aussi Vice-président du Comité—Election
- Conair Aviation Ltd.**
Etats-Unis
- Conférences maritimes Europe-Canada**
Aide, possibilités, 51:7
Appareils excédentaires, accès, 51:12
Implantation, 51:7
Flottes gouvernementales, impact, 51:9
Services et réputation, 51:5-6
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux; Témoins; Transports aériens—Ciel ouvert, politique
- Concurrence, Loi**
Enquêtes et recherches, Directeur, rôle, 50:25
Fonctionnement, explications, 50:25-7
Ministre de la Couronne, exemption, 50:41
Voir aussi Conférences maritimes Europe-Canada; Fusionnements—Chevauchement
- Conférences maritimes Europe-Canada**
Autoreglementation, équivalence, 43:14
Avenir, 43:4-5
Canada, services, nombre, 43:9-10
Capacités, accroissement, 43:12-4; 51:44-5
Céréales, exportations, 54:81
Concurrence, 43:9-10, 17; 51:50-1; 54:62
Concurrence, Loi, droit, exemption, 43:10-1
Différends, règlement, dispositions, 54:63-4, 77-8
Eloignement, tendance, 43:14
Fonctionnement, description, 43:5-7
Frei
Parcours multimodal entier, tarifs, proposition, 56:14-5
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Prix Historique, 43:8-9; 54:74
Navires, achat, provenance, 43:14
Ports canadiens, utilisation, 54:65-7
Poursuites antitrust, immunité, abolition, action unilatérale, 43:17; 51:50, 54:5-5; 54:65, 79-80; 55:44; 56:15, 27-8, 43
Prix, fixation, processus, 43:17-8; 51:54; 54:63, 78-9
Transport mondial des conteneurs, économies et évolution, 43:5
Transporteurs
- Accroissement, 43:12-4**
Adhésion, processus, 51:53-4
Indépendants, détails, 43:11-2; 51:51-2; 54:81-2
Négociations, latitude, 43:16
Nombre, 43:4
Profits, 51:53-4
Subventions, 51:52-3
Utilisation, prévisions, 54:81
- Commerciaux et gouvernementaux, 14:35, 42; 15:4-5, 8, 11-2
Contrats
Compétitivité, 14:48; 15:11-2, 34
Nombre, 15:18-9
Fermeture, Etats-Unis, comparaison, 14:43-4
Chantiers
Provinces, position, 14:50; 15:15
GATT, négociations, 15:17
Emprunts, échelonnement, garantie, 15:34-6
Canada, position, 14:49; 15:13, 22
Elimination, OCDE, groupe de travail numéro six, 15:4, 12-3, 20-1, 27
Comparaison avec d'autres pays, 14:34, 36-7, 40-1, 48-50; Assistance, subventions
Construction navale, industrie
répercussions, 7:29, 31
Aéroports, zonage, répercussions, 2:12-3; 4:18, 22-3
Droit à la propriété, inclusion
Constitution
Témoins
Consommation et Affaires commerciales, ministère. Voir Recommandations; Témoins
nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—*
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports remanques et position, 52:60-2
Transports nationaux, Loi et grain de l'Ouest, transport, Loi, Politique gouvernementale, méthode, 52:60
Diversité, 52:60
Consensus, processus, 52:64-5, 67
Membres
Conseil des grains du Canada
Temporisation, disposition, répercussions, 54:79
Stabilité, assurance, 54:79
Maintien, bien-fondé, 56:7-8
commentaires, 51:49-50
Chamber of Shipping of British Columbia, position et position et commentaires, 56:19-21
Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada), Art. 5, modifications, dépôt, 51:53
Application, Canada Westbound Rate Agreement, position, 54:74-5
Abus, cas, exemples, 54:61-3
Répercussions, 41:13-4; 56:8-9, 25-6
Etats-Unis, situation, 43:11, 15-6
Commentaires, 50:27-8; 55:18, 31, 92-3
position, 54:56
Association des transitaires internationaux canadiens, Inc., Appui, 47:6; 51:28
Abrogation
Conférences maritimes, Loi dérogatoire
Recommandations; CP Rail—CanMar
nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—*
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports
- Conférences maritimes Europe-Canada—Suite**

- Rapport—*Suite*
 Association canadienne des pilotes de ligne, commentaires, 48:19-21
 Association canadienne du camionnage, analyse, 44:4
 Association des armateurs canadiens, opinion, 41:5-9
 Association des manufacturiers canadiens, participation, 47:4
 Association des transitaires internationaux canadiens, Inc., commentaires et remarques, 54:5-24
 Association du groupe de la navigation aérienne, réaction, 53:18
 Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, point de vue, 45:5-8
 Calendrier, 39:4
 Commentaires, 38:4
 Communications Plus, commentaires et conclusions, 56:64-7, 70-1
 Examen, 38:4-32; 39:4-34; 40:4-22; 41:4-49; 42:4-29; 43:4-19; 44:4-34; 45:4-40; 46:4-32; 47:4-37; 48:4-49; 49:4-18; 50:4-42; 51:5-72; 52:5-83; 53:4-58; 54:5-83; 55:5-98;
 Rapport à la Chambre, 57:1-42
 Oligoneux, transformation, industrie canadienne, observations, 52:53-4
 Présentation et objectifs, 39:5
 Recommandations
 Accessibilité avant présentation, 39:24-5
 Ajouts, 38:20
 Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada), commentaires, 56:22-4
 Association des chemins de fer du Canada, commentaires et position, 53:4-7
 Association des manufacturiers canadiens, importance et réaction, 47:5-6
 Brandon, Man., réaction, 52:45-6
 Canada Westbound Rate Agreement, commentaires, 54:75-7
 Canadian Business Aircraft Association, observations, 48:32-3, 36-8
 Canadian Shippers' Council, commentaires et réaction, 54:57-60
 Canadien National, position, 38:16-20
 Chambre de commerce de Saint John, commentaires, 55:24-6
 Commission des transports des provinces atlantiques, commentaires, 55:86-8
 Commission du port de Thunder Bay, commentaires, 52:16-7
 Conair Aviation Ltd., commentaires, 51:8
 Conférences maritimes Europe-Canada, répercussions, 43:7-8
 Conseil des grains du Canada, remarques et position, 52:62-4
 Halifax-Dartmouth Port Development Commission, observations, 56:48-55
 Institut canadien des engrais, réaction, 49:4-5
 Ligne canadienne de transport industriel, réserves, 48:4-7
 LUSCAR Ltd., préoccupations et remarques, 53:29-32
 Mise en oeuvre, commentaires, 42:9; 45:7

- Commission d'examen de la Loi sur les...—*Suite*
 Rapport—*Suite*
 Recommandations—*Suite*
 Nouveau-Brunswick, Transports, ministère, position et commentaires, 55:35-9
 Novacor Chemicals Ltd., réaction et commentaires, 51:40-4
 Railtex, commentaires, 47:22-4
 Saskatchewan, Voie et Transports, ministère, commentaires et position, 54:5-8
 Société du port de Halifax, position, 56:31-5
 St-Jean, N.-B., commentaires, 55:69-75
 Suivi, 37:6-7
 Syndicat canadien de la fonction publique, commentaires, 50:4-6
 Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada, position, 54:33-9
 Transport 2000, point de vue, 44:21-4
 Travailleurs unis des transports du Canada, commentaires et réaction, 54:67-9
 United Grain Growers, commentaires et position, 52:72-5
 VIA Rail Canada Inc., position, 45:23-7
 Western Canadian Shippers' Coalition, commentaires et réaction, 51:16-9
 Société du port de Halifax, participation, 56:29
 Société du port de Saint John, observations, 55:6-13
 Société du port de Vancouver, commentaires et réaction, 51:58-9
 St-Jean, N.-B., opinion, représentation, 55:75-6
 Textes de base, exemplaires, accessibilité, 45:9
 Transports maritimes, mise de côté, 41:9
 Voir aussi Comité; Témoins; Transports aériens—Services spécialisés—Examen; VIA Rail Canada Inc.
 Commission du havre de Hamilton
 Municipalité, relations, 52:24
 Règles, rigidité, 51:66
 Commission du port de Thunder Bay
 Financement, situation et fonds de réserve, 52:25
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—Recommandations; Témoins
 Commission Rivard. Voir plutôt Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux
 Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs au Canada
 Mandat, 13:6
 Recommandations
 Conséquences, 26:23-4
 Réaction, 23:17
 Voir aussi Transport, réseau intermodal ou multimodal
 Commissions portuaires
 Système, comparaison avec Ports canadiens, 52:23-4
 Voir aussi Ports canadiens; Société canadienne des ports
 Commonwealth. Voir Cabotage—Navires étrangers—Pavillon britannique

- Comité—Suite**
 Déplacements—Suite
 Winnipeg, Man., autorisation, 1:6
 Diaporama, 9:52
 Documents
 Annexion au compte rendu, 50:4
 Demandes, 4:24; 8:4-5
 Dépôt, 31:14
 Distribution, 40:4
 Membre
 Nouveau, bienvenue, 39:4
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Motion;
 Remerciements; Séances—Tenue—Minimum
 Ministre, comparution
 Transports, 4:24-5; 12:4; 21:12
 Notes, pièce «A», 40:3
 Motion, présentation par un membre régulier, 33:18-9
 Nomination par décret, examen
 Office national des transports du Canada, Cashin,
 Richard, 57:42
 Procédure, règles, 35:4-5
 Non-membres. Voir sous le titre *susmentionné* Temps de
 parole
 Personnel, éditeur, embauchage, 11:43
 Questions
 Pertinence, 30:30
 Réponses par écrit, 23:21; 26:26; 35:10, 19, 22; 53:20
 Recherchistes, services
 Bibliothèque du Parlement, 1:5
 Cuthbertson, David, 1:5; 9:4; 19:3, 28
 Remerciements adressés à un ancien membre, 13:40
 Salle
 Choix, plainte, 45:4-5, 22
 Panneaux lumineux, installation, explications, 41:4
 Séance d'organisation, 1:8-10
 Séances
 À huis clos, 1:4-6; 8:3, 34; 9:3-4, 76; 11:41-3; 12:4; 20:4, 23;
 21:8; 22:27; 23:3; 24:3; 25:3; 26:55; 28:33; 32:48; 33:3;
 35:23; 36:17; 38:32; 44:3, 34; 46:3; 57:41
 Transcription, destruction à la fin de la session, 1:5
 Conjointe avec le Sous-comité sur la voie maritime du
 Saint-Laurent, 19:27-8
 Suspension, 38:14
 Télédiffusion, 43:19
 Tenue
 Et impression des témoignages en l'absence de quorum,
 1:4
 Minimum de trois membres présents, dont au moins
 un membre de l'Opposition, 23:4
 Sous-comité du programme et de la procédure
 Composition, 1:5
 Réunion, 5:28-9
 Substituts, 21:8
 Témoins
 Comparution, 19:27
 Demandes, étude du projet de loi C-33, 5:29; 14:51
 Office national des transports du Canada, 26:55
 Rivard, Gilles, 33:7
 Transports, ministères, représentants, 29:20; 31:29
 VIA Rail Canada Inc., 21:8; 33:7
 Frais de déplacement, remboursement, 1:5
- Comité**
 Témoins—Suite
 Mémoires, copies demandées, 16:17
 Temps de parole
 Non-membres, 1:5; 40:15
 Répartition, 28:13
 Travaux futurs, 5:28; 11:43; 12:4; 20:4; 21:8, 12; 24:3; 25:3;
 33:3; 34:5
 Tribunal de la concurrence, délibérations, allusions,
 abstention, avertissement, 24:4-5, 11, 22; 27:4
 Vidéos. Voir plutôt sous le titre *susmentionné* Bandes
 magnétoscopiques
 Voyages. Voir plutôt sous le titre *susmentionné*
 Déplacements
 Voir aussi Ports canadiens—Examen—Par; Sécurité
 automobile, projet de loi S-8—Règlements; Transports—
 Examen; Travaux du Comité; Vancouver, port—Tournée
**Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-
 citernes**
 Rapport, gouvernement, réponse, 13:7-8
**Comité permanent des droits de la personne et de la condition
 des personnes handicapées. Voir Comité**
Comité supérieur du transport du grain
 Définition et composition, 54:16
Commerce Interprovincial
 Obstacles
 Description, 55:63-5
 Gouvernement fédéral, intervention, 55:29
 Nouveau-Brunswick, conséquences 55:28-9, 31
**Commission canadienne des transports (CCT). Voir Office
 national des transports du Canada—Effectivité**
Commission de l'équité fiscale. Voir Transport 2000 Canada
Commission des transports des provinces atlantiques
 Représentation et rôle, 55:86
 Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports
 nationaux—Rapport, La concurrence dans les
 transports—Regard sur la politique et la législation—
 Recommandations; Témoins
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux
 Coalition des organisations provinciales ombudsman des
 handicapés, témoignage, 52:31
 Conair Aviation Ltd.
 Comparution, 51:12
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Rapport, La
 concurrence dans les transports—Regard sur la
 politique et la législation—Recommandations
 Mandar, 39:4
 Manitoba Pool Elevators, arguments, présentation, 52:5-6
 Novacor Chemical Ltd.
 Consultations, 51:45-6
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Rapport, La
 concurrence dans les transports—Regard sur la
 politique et la législation—Recommandations
 Association canadienne des pâtes et papiers, inquiétudes et
 position, 54:21-3

- Chadwick, Harry—Suite**
Lester B. Pearson, aéroport international, 3:18-9, 22-3; 4:15
- Chamber of Shipping of British Columbia.** Voir Conférences maritimes, Loi dérogatoire; Témoin
- Chambre de commerce de Saint John**
Composition et activités, 55:23-4
- Chapman, Pierre** (ministère des Transports)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:21
- Charbon, transport**
Acheminement vers l'Ontario, projet, 53:34
- Chartand, Gilbert** (PC—Verdun—Saint-Paul)
Aéroports, 40:18-9
- Assurance maritime**, projet de loi C-97, étude, 34:13
- Comité, séance à huis clos**, présence, 33:3
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux**, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 40:18-9
- Corporation des ponts**, 40:19
- Ponts Jacques-Cartier et Champlain**, 40:19
- Trains à grande vitesse**, 40:19
- Chemins de fer nationaux du Canada.** Voir *plutôt* Canadien National
- Chernacki, Bob** (Syndicat national des travailleurs et de l'outillage agricole du Canada)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:32-50
- Christopher, John** (rechercheur pour le Comité)
Comité, 19:27; 31:29
- Séances à huis clos**, présence, 1:5-6; 9:3-4, 76; 11:42-3; 12:4; 20:4; 21:8; 22:27; 25:3; 33:3; 57:41
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux**, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 39:4; 40:18-9
- Transport des marchandises par eau**, projet de loi C-83, étude, 34:13
- Church, David W.** (Association canadienne des pâtes et papiers)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:22-3, 26, 29-31
- Churchill, port**
Administration, 17:16-7
- Avenir**, 23:12
- Garde côtière canadienne**, services, 17:17-8
- Maintien en activité**, cértales, expéditions, volume, relation, 16:10, 14, 22-3
- Transports ferroviaires**
Liaison, viabilité, 19:16, 23
- Ligne**, modernisation, coûts, 52:44-5
- Localités petites**, réaction, 56:82-3
- Europe, budget**, autorisation, 1:24-5
- Date, fixation**, 44:34
- Avantages**, 55:98
- Déplacements**
Président, remboursement, 1:25
- Palement**, 9:3; 34:5; 57:42
- Déjeuner de travail**, frais
- Recherches**, rapports, exemplaires, accessibilité, 41:4
- Rapport, La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation**, documents relatifs, Transports, ministère, demande, 30:51-2
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux**
Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, documents relatifs, Transports, ministère, demande, 30:51-2
- Condition des personnes handicapées**, travaux, lien, création, 52:29
- Comité permanent des droits de la personne et de la Europe**
Voir aussi sous le titre susmentionné Déplacements—Budget, 1:24
- Bandes magnétoscopiques**, présentation, 25:6-7, 9; 31:20-1
- Audiences électroniques**, possibilité, 56:83
- Appariement, système, établissement**, 26:29
- Comité**
canadiens—Commissions portuaires
- Colombie-Britannique.** Voir Central Western Railway; Ports
- Elaboration, progrès**, 55:48
- Code national de sécurité**
Modifications
- nationalaux; Témoin; Transports nationaux**, Loi—
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports
- Création et raisons d'être**, 52:26
- handicapés (COPOH)**
- Coalition des organisations provinciales ombudsmen des**
corridor
- Témoin; Trains à grande vitesse—Québec-Windsor.** Voir
- Coalition des maîtres du corridor Québec-Windsor.** Voir
- CNUDED.** Voir Transports maritimes—Navires—Canadiens
- CN Rail.** Voir *plutôt* Canadien National
- Nomination par décret**, examen, 23:26
- Canadien National**, 23:26
- Clifford, Terry** (PC—London—Middlesex)
- Cabotage**, projet de loi C-33, étude, 14:34-51
- Clarke, J. Y.** (Association canadienne des industries maritimes)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 30:4-18
- Clark, Norman A.** (Association des manufacturiers de véhicules à moteur)
- Cabotage**, projet de loi C-33, étude, 14:25-33
- Clark, James** (St. Lawrence Cruise Lines)
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:25-33
- Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux**, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:5-20
- Churko, Bernie** (ministère de la Voie et des Transports de la Saskatchewan)

- Canadien National (CN)—Suite**
 Privatisation, 23:12-3; 38:25; 39:5-7; 41:7, 25; 42:8; 44:32;
 47:11-2, 18-9; 53:14; 54:40; 55:93
 Productivité, mesures, 38:29
 Profits, 41:32
 Recettes
 Baisse, 23:5
 Débouchés, 23:5
 Transports multimodal, pourcentage, 38:15
 Rentabilité, 23:18
 Restructuration
 Emplois, relation, 13:16-7
 Processus, début, 38:5
 Sarnia-Port Huron, tunnel, 23:18
 Sécurité, 23:9-10
 Service voyageur, exploitation, 7:24
 Surrey, C.-B., gare de triage intramodal, plaines, 35:9
 Tarifs-marchandises, contrats, divulgation, 19:21, 26
 Taxation, situation, 23:21
 Trains de banlieue, activités, participation, 35:9
 Transports multimodal
 Activités, contrôle, distinction, 38:15-6
 Et transport intermodal, interchangeabilité, 38:26
Voir aussi sous le titre susmentionné Recettes
 Vice-présidents, nombre, diminution, 23:24
 Voies
 Abandon à un exploitant indépendant, 38:8
 Est de Winnipeg, Man., nombre, 38:8
 Exploitation, kilomètres, nombre, 38:8
 Ligne principale, capacité excédentaire, 38:8-9
 «Partage concerté des voies: obstacles et options», étude
 réalisée par le Research and Traffic Group, copie,
 accessibilité, 38:26
 Ventres, 39:7
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports
 nationaux—Rapport, *La concurrence dans les*
transports—Regard sur la politique et la législation—
Recommandations; CP Rail—Et le Ligne ferroviaire aux
 États-Unis; Halifax, port—Compétitivité et Conteneurs,
 trafic; Témoin; Trains à grande vitesse—Gestion et
 exploitation et Québec-Windsor, corridor et Voies—
 Partage; Transports ferroviaires—Embranchement,
 lignes, abandon
 Rail Canada Inc.
Canadien Pacifique, *Voir plutôt* CP Rail
CanMar, *Voir* CP Rail
Canlin, Serge (Canadien National)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux,
la politique et la législation, examen, 38:16-21, 24, 26, 28
Capreol, Ont. *Voir* Transports ferroviaires—Embranchement,
 lignes, abandon
Carburant
 Exportation, 31:8-9
 Normes canadiennes, conformité, vérifications, 31:11-2
Voir aussi Automobile; Routes et autoroutes; Transports
 ferroviaires
Carburants de remplacement
 Existence, 30:47
Carman, Robert C. (Groupe de travail Québec-Ontario sur le
 train rapide)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 8:4,
 6-8, 10, 12-7
Carmon, Kenneth M. (F.W. Myers & Co. Inc.)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 31:14-20
Carson, Cliff (Canadien National)
 Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen,
 19:4-19, 21-7
Carter, Robin (ministère des Transports)
 Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 34:12-3
Casey, Bill (PC—Cumberland—Colchester)
 Automobile, 28:18-22; 33:18, 20
 Antécédents, 30:31
 Comité, séances à huis clos, présence, 20:4; 24:3
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 28:18-22;
 30:31-42; 33:13, 18, 20
Voir aussi Témoin
Casey, Robert J. (High Speed Rail Association)
 Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:5-8,
 15-25
Cashin, Richard, *Voir* Comité—Nomination par décret,
 examen—Office
CCT, *Voir* Commission canadienne des transports
Central Western Railway
 Colombie-Britannique, acquisitions, possibilité, 51:35
 Exploitation, détails et coûts, 51:32-4
Voir aussi Témoin
Centres maritimes internationaux
 Etablissement, 12:13-4
Céréales, expéditions
 Atlantique, région et ports céréaliers du Saint-Laurent,
 baisse, 16:9
 Grèves et conflits de travail, règlement, mécanisme, 16:23-5
 Pas du Nord-de-Corbeau, tarif, 23:11
 Seattle, port, utilisation, 16:10
 Société canadienne des ports, étude, 16:14
 Statistiques, 16:12
 Transports ferroviaire, voies, abandon, *Voir plutôt* Transports
 ferroviaires—Voies—Tribunales du transport de céréales
Voir aussi Churchill, port—Maintien en activité
Céréales, silos
 Côte est, Société canadienne des ports, étude, 16:27-8
Chadwick, Harry (PC—Bramalea—Gore—Malton)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude,
 3:18-9, 22-3; 4:15
 Avions, 3:22-3

Canadian Shippers' Council
 Membres, 54:57
Voit aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—* Recommandations; Témoins

Canadien International, *Voit plutôt* Lignes aériennes Canadien International Ltée

Canadien National (CN)
 Céréales, transport, mode de paiement, modification, répercussions, 23:11
 Chef de train, salaire moyen, 38:9
 Chicago-Duluth, Burlington Northern, jonction, 23:19
 Coûts

Rationalisation, 23:6, 15, 22
Voit aussi sous le titre *susmentionné* Employés
 CP Rail

Discussions concernant la réduction du réseau, 38:5
 Fusion, VIA Rail Canada Inc., répercussions, 35:12; 45:37
 Outaouais, vallée, services, fusion, 23:15; 42:7-8, 27

Relation, concurrence, 23:7-8, 10-1, 15, 22
 Crise, solutions de rechange, 41:46-7

Dépenses, 23:4-5, 10, 24; 54:39
 Dette

À long terme, cote, baisse, 23:19-20
 Réduction, 41:27

Développement économique régional, responsabilité, 23:14-5
 Employés

Coût, 23:6
 Compressions de 1985, 38:29; 54:39

Effectif, composition, modification, 23:25
 Femmes, cadres supérieurs, 23:24-5

Horaires de travail, réaménagement, répercussions, 38:9
 Indemnités de licenciement, coûts, 38:28-9

Nombre, réduction, 23:6-7, 9, 13-4, 24-5
 Salaires, 23:25-6

Enquête publique, suggestion, 41:25-6
 Est de Winnipeg, Man.

Lignes, 28:7-8
Voit aussi sous le titre *susmentionné* Voies

Financement
 Faillite, possibilité, 41:26

Prévisions, 44:32-3
 Situation, 41:26

Gouvernement, rôle, 47:11-2
 Grand Trunk

Trafic transfrontalier, 41:32-3
 Vente, possibilité, 41:46

Hôtel Scribe, France, conservation, 41:31-2
 Intérêt, frais, 23:6

Lawless, R., rapport, 16 juin 1992, 23:4, 12
 Main-d'oeuvre, stratégie, explications, 38:30-1

Mandat, 7:24; 38:25-6
 Matériel roulant étranger, utilisation, 19:10-2

Mexique, entente, American President Lines, 23:26
 Nord-sud, activités, stratégie, 23:18

Plan d'entreprise quinquennal, 23:5, 8-9
 Président et premier dirigeant, Teller, P., détails, 23:8-9, 22-4, 26

Camionnage, industrie—Suite

Libre-échange, accord nord-américain, camionneurs canadiens, préparation, 44:18

Licences, octroi, Ontario, moratoire, imposition, 44:13-4
 Pèses, aires, vérifications, 44:16

Prix abusifs, pratiques, preuves, 55:66
 Réglementation, compétences fédérales et provinciales, harmonisation, 44:10-1; 54:29-30

Secteur privé, situation, 44:19
 Sécurité, uniformisation, 44:5

Situation, description, 44:11-2
 Spécifications opérationnelles et techniques, normalisation, 44:6, 8-9

Voit aussi Transports—Déréglementation—Répercussions; Transports ferroviaires

Camions, sécurité
 Examen, groupe d'étude, 40:20-1

Structures métalliques, installation, examen, 28:30-1
 Campbell, Douglas E. (Conseil des grains du Canada)

Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:59-71

Campbell, Ian (Association canadienne des bateaux-passagers)
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:16-30

Canada Transpacific Stabilization Agreement (CTSA)
 Affrètements mixtes et objectifs, 56:7

Capacité, gestion, programme, 56:6
 Création et description, 56:5

Plaintes, enquête, absence, 56:15-6
Voit aussi Témoins

Canada-United Kingdom Freight Conference, *Voit* Témoins

Canada Westbound Rate Agreement (CWRA)
 Lignes maritimes américaines, appartenance, 54:82

Situation financière, 54:80
Voit aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports

nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—* Recommandations; Conférences maritimes, Loi

dérégatoire—Application; Témoins

Canadian Air Line Pilots Association, *Voit* Témoins

Canadian Business Aircraft Association
 Fondation, 48:33-4

Voit aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation—* Recommandations; Témoins

Canadian Offshore Vessel Operator Association
 Mandat, 15:25

Voit aussi Témoins

Canadian Oilseed Processors Association
 Etablissement et installations, 52:50

Voit aussi Témoins

Canadian Owners and Pilots Association
 Membres, nombre, 2:10

Voit aussi Témoins

Bulter, Wendy (Association des consommateurs du Canada)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 6:40-53

Byatt, Jeremy (Amis de la Terre)
Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 32:4-20

Cabotage

Licences

Obtention, inspection de sécurité par la Garde côtière
canadienne, exigence, navires canadiens ou étrangers,
application, St. Lawrence Cruise Lines, cas, 14:25-6,
32-3

Voir aussi sous le titre susmentionné Navires étrangers

Navires canadiens

Activités à l'étranger, 15:26

Etas-Unis, accès, interdiction, libre-échange, accord

canado-américain, relation, 14:5-6, 23

Exploitation, coûts, comparaison avec les navires

étrangers, 14:11

Normes, établissement, 26:54-5

Pavillon, changement, 14:5, 13-4; 15:33

Pénurie, 15:26, 33-4

Recherches, étendue, 26:53-5

Voir aussi sous le titre susmentionné Licences

Navires étrangers, eaux intérieures canadiennes, accès

Accord britannique, 14:6

Licences ou exemptions, cas divers, 14:7, 12-6, 22-3, 45-6,
64-7

Lois canadiennes, évolution, 14:6-8

Pavillon britannique ou d'un pays du Commonwealth non

considéré comme étranger, 14:15

Politique restrictive, 15:26

Projet de loi C-52, allusions, 12:7, 9-10, 12, 30, 53; 15:28

Voir aussi Cabotage, projet de loi C-33; Transports aériens

Cabotage, projet de loi C-33, Ministère des Transports

Adopté, 18:21

Amendements, 18:8-9

Art. 1 réservé, 18:8; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Am. (Angus) adopté, 18:11

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté, 21

Art. 2 réservé, 18:8-9; adopté, 12

Art. 3 réservé, 18:11-2

Am. (Richardson) adopté, 18:10-1

Am. (Angus) irrecevable, 18:10-1

Am. (Angus) adopté, 18:11

Art. 1 réservé, 18:8-9; adopté,

- Belshter, Ross** (PC—Fraser Valley-Est: secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique du 8 mai 1991 au 31 août 1994)
Aéroports, 48:48
Camionnage, industrie, 44:14-5, 20
Canadien National, 38:30
Comité, 21:10-1, 14-6
Séance à huis clos, présence, 57:41
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 38:22-4, 30; 44:14-5, 20, 31; 48:10-3, 23, 31-2, 44, 47-8; 51:6-8, 25-6, 57, 68-9; 52:14, 36-8, 55-6, 75-6
Conair Aviation Ltd., 51:7
Grain de l'Ouest, transport, 52:14, 75
Lester B. Pearson, aéroport international, 48:48
Lignes aériennes Canadien International Ltée, 27:18
Ports canadiens, 51:57
Transport des marchandises par eau, 36:13, 16
Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 36:13, 16
Transport, réseau intermodal ou multimodal, 38:30
Transports, 48:10-2; 52:36-8
Transports aériens, 48:31-2, 47-8; 51:7-8
Industrie, examen, 27:17-8
Transports ferroviaires, 38:23-4; 44:31; 48:11; 51:25-6; 52:14, 55-6, 75-6
Vancouver, port, 51:68-9
Benjamin, Les (NPD—Regina—Lumsden)
Allusions à Benjamin, 13:3, 40
Association des manufacturiers canadiens, 47:7-8
Canadien National, 47:18
Comité, 45:1
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:4, 12-6, 23, 31-6; 47:7-11, 15, 17-20, 27, 29-34
Noranda, 47:8-9, 17-9
Raite, 47:30-1
Transports, 47:9
Transports aériens, 45:12-6
Transports ferroviaires, 45:12-4; 47:18, 29-30, 32
VIA Rail Canada, Inc., 45:31-5
Bennett, Ron (Association des syndicats de cheminots du Canada; Travailleurs unis des transports du Canada)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 41:36; 54:67-72
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:75, 77, 80, 82
Bergamini, Massimo (Fédération canadienne des municipalités)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 10:75, 77, 80, 82
Bergen, Capt Harvey (Association canadienne des pilotes de ligne)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 48:16-32
Bird, J.W. Bud (PC—Fédération—York—Sunbury)
Comité, séance à huis clos, 24:3
British Marine Insurance Act de 1906. Voir Assurance maritime
Recommandations; Témoins
nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports
nationaux—Rapport, 52:46-9
Transports aériens, 52:46-9
Conseil d'administration, opinion, consultations, 52:42-3
Brandon, Man.
Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, étude, 36:9, 11-3
Cabotage, projet de loi C-33, étude, 14:52-64, 67, 69-72; 18:14-5
Bowie, Bruce (ministère des Transports)
Trains à grande vitesse, exploitation, questions, étude, 9:5-6, 12-4, 18-20, 22-5
Canada)
Bowes, R. Wayne (Association des ingénieurs-conseils du Comité, séance à huis clos, présence, 1:4-5
Boudria, Don (L—Glengarry—Prescott—Russell)
Comité, séance à huis clos, présence, 1:4-5
la politique et la législation, examen, 56:21-9
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 56:21-9
Accord (Canada)
Bouchat, Guy G. (Asia North America Eastbound Rate gouvernément et passim
Voir aussi Témoins: Trains à grande vitesse—Financement, SDTU, acquisition, 9:33, 36
de Havilland Aircraft of Canada, Limited, achat, allusion, 9:33
Activités, 9:26-7
Bombardier Inc.
2:6-8
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:6-8
Bogie, John M. (Canadian Owners and Pilots Association)
Blouin, comité. Voir Pilotage—Obligatoire
Transports, questions d'actualité, étude, 13:27-32
Lester B. Pearson, aéroport international, 13:27-32
Comité, séance d'organisation, 1:8-9
Blenkarn, Don (PC—Mississauga-Sud)
Transport maritime, 14:18
Blé
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 45:5-8, 10-2, 20, 22
des travailleurs de l'aérospatiale)
Blais, Vincent (Association internationale des machinistes et Transports ferroviaires, 19:9-10, 12
19:9-12, 23-4
Ports canadiens, viabilité et avenir concurrentiel, examen, Churchhill, port, 19:23
Canadien National, 19:10-2
Blakie, William (NPD—Winnipeg Transcona)
Comité, séance à huis clos, présence, 11:41
Bjornson, David (PC—Selkirk—Red River)
Comité, séance à huis clos, présence, 11:41

- Automobile—Suite**
 Importation, véhicules—*Suite*
 Qualité, contrôle, 31:15-6
 Rappel, système, 30:33-4, 38; 31:16
 Recherches, obligation, 31:27-8
 Refus, exemple, 31:24-6
 Règlements, application, 29:6; 30:16-7
 Renseignements, divulgation, 30:20
 Renvois, possibilité, 31:17
 Revente, 30:49-50
 Sécurité, marque nationale, 33:8-9
 Tous-terrains, 31:15
 Transports, ministère, rôle, 30:25
 Utilisant des carburants de remplacement, difficultés, 30:46
 Véhicules-épaves, 31:18-9, 26; 33:9
 Inspection annuelle obligatoire, système, mise en vigueur, collaboration fédérale-provinciale, 32:14-5, 18, 24
 Marché secondaire
 Abus, 30:19
 Exportation secondaire et d'équipements d'origine, distinction, 30:19
 Stratégies diverses, suggestions, 30:43-4
 Véhicules, nombres, 30:18
 Moteurs de série au propane, Canada, disponibilité, 30:46-7
 Normes
 Canadiennes et américaines, distinctions, 30:41-2; 32:47
 Coûts, 30:14-5
 Définition, 31:5-6, 10
 Harmonisation, 30:8-9, 35-6; 31:6-9, 12-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Emissions et passim
 Odomètres, inviolabilité, 32:47
 Pollution, 32:5-6, 13-5
 Propriétaires, système pour retracer, existence, 29:9; 32:36-7
 Protocole de Montréal, processus, application, efficacité et lignes directrices, 32:16-7
 Réglementation, processus
 Consultations, participation, 30:27
 Efficacité, 30:17-8
 États-Unis, harmonisation, 32:10
Voir aussi sous le titre susmentionné Emissions
 polluantes, réduction, normes
 Secteur, précisions, 32:30
 Sécurité
 Enfants, retenue, ensembles, 28:5
 Libre-échange, accord canado-américain, répercussions, 28:6
 Marques diverses, fonctionnement, 28:14-5; 30:11-2
 Modifications, propositions, 28:5
 Précisions, ajouts, 28:5; 29:6
 Projet de loi S-8. *Voir plutôt* Sécurité automobile, projet de loi S-8
Voir aussi sous le titre susmentionné Importation, véhicules
 Technologie écologique, innovations, 32:9-10
 Véhicules
 À spécifications américaines, catégorie spéciale, 28:8
 Américains et canadiens, doubles normes, préoccupations, 28:18-21
 Banques de données, existence et accessibilité, 28:17-8
 Examineurs, nomination, pouvoirs, 28:28-9
- Automobile—Suite**
 Véhicules—*Suite*
 Rappel, système, brochure, retrait, proposition, 28:21-3
 Remis à neuf, juridiction et processus, 28:15-6
 Tous-terrains, 28:13-4
 Véhicules-épaves, contrôle et inspection, 28:8-9; 30:50-1
Voir aussi sous le titre susmentionné Exportations; Importation; Marché secondaire
 Vois
 Augmentation, inquiétudes, 29:5; 32:36-7
 Enregistrement, système, mise en place, 29:9
Voir aussi Trains à grande vitesse
Avantage Canada, initiative nationale
 Création et but, 53:49-50
Avions
 À bruit réduit, construction, 2:16; 3:10-1, 22-3; 4:6
 Location à l'étranger, contrats, loi canadienne, application. *Voir plutôt* Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5—Application extraterritoriale
Voir aussi Lester B. Pearson, aéroport international—Atterrissage et Bruit; Transports aériens—Tabac et Téléphone
Baker, George S. (L—Gander—Grand Falls)
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 15:23-4
 Navires, 15:23
Ballantyne, Robert (Bob) H. (Association des chemins de fer du Canada)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 53:4-15
Balnis, Richard (Syndicat canadien de la fonction publique)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 3:30-2
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 50:4-14, 16-24
Barbeau, Victor (ministère des Transports)
 Transports, questions d'actualité, étude, 13:27-9, 31
Barlow, Richard (Chamber of Shipping of British Columbia)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 51:52-3, 55-8
Beach, Russell J. (Canadian Owners and Pilots Association)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 2:4, 9-10, 12-5
Bélanger, Gilles J. (Association canadienne du camionnage)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 44:4-21
Bellefontaine, David (Société du port de Halifax)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 56:29-46

- Atkinson, Ken—*Suite*
Tribunal de la concurrence, 50:39-40
Vancouver, port, 19:14; 51:57
VIA Rail Canada Inc., 13:19-20; 47:32-3
Nomination par décret, examen, 35:11-3
Plan d'entreprise 1992-1996, examen, 26:51-2, 54
Voie maritime du Saint-Laurent, 40:11-3; 41:17-9; 54:18-9
Welland, canal, 13:18; 41:18
Voir aussi Président du Comité—Président suppléant; Vice-président du Comité—Élection
- Atlantique, région. *Voir* Cérétales, expéditions; Construction navale, industrie—Provinces; CP Rail; Développement économique régional—Nécessité; Marchandises, transport; Transport, réseau intermodal ou multimodal; Transports—Déréglementation—Répercussions; Transports ferroviaires
- Attewell, Bill (PC—Markham—Whitchurch—Stouffville; secrétaire parlementaire de la Première ministre du 1^{er} septembre 1993 au 31 août 1994)
Comité, séance à huis clos, présence, 57:41
- Austin, David (ministère des Transports)
Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 4:13
- Autobus scolaires, sécurité
Ceintures, installation, essais, 28:29-30
Voir aussi Sécurité automobile, projet de loi S-8
- Automobile
Abandon au profit d'autres modes de transport, mesures incitatives, 6:19-20; 41, 43, 45; 10:80-2
Carburant
Rendement, augmentation, 32:6-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Importation, véhicules—Utilisant
- Circulation
États-Unis, situation, 10:6, 21-2
Québec-Windsor, corridor, statistiques, 6:8, 13, 17, 23, 44
Commerce extérieur, libre-échange, accord nord-américain, répercussions, 30:9-10
Concurrence, 30:5-6, 34-5
Consommateurs, désenclavement, motifs, 6:40-1, 44-5
Conversions, 28:32-3
Convertisseurs catalytiques. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Dispositifs anti-pollution
- Dispositifs anti-pollution
Entretien, 32:6
Réduction, résultats, 32:17
Échappement, systèmes, 28:6-7
Économies, existence, 30:15-6
Émissions polluantes, réduction, normes
Américaines, 28:23-4; 30:30-1; 32:26-7
Canadiennes, distinction, 30:29
Clean Air Act, guide, utilisation, 28:13
Compétences, division, 32:21-2
Coûts-avantages, analyse, 32:8
Environnementales, 32:23, 32-3
Harmonisation, 28:10-3; 30:6-7; 31:10-1; 32:21
Nouveau texte législatif, suggestion, 32:27-8
Points, système, établissement, 30:45-6; 32:25
Réglementation, processus, application, 28:13
Transports, ministère, établissement, rôle, 28:24-6; 30:7
- Automobile—*Suite*
Entretien
Programmes, 32:24
Voir aussi sous le titre susmentionné Dispositifs anti-pollution
Exportations vers les États-Unis, véhicules d'occasion
Modifications, vérifications, système, 29:14-5; 30:23-4
Nombre, réduction, 30:23
Obstacles, 29:15
Frontière provinciale, traversee, cautionnement, exigence, 32:43
Immatri-culation
Délais, 32:39-40
Nationale, système, fonctionnement, 30:13
Numéros, modifications, 30:51
Renseignements, intégration, 30:13-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Importation, véhicules
Importateurs, nombre, 30:21
Importation, véhicules
Accidents
Abus, 30:22
A propane, normes, application, 30:46
- Importation, véhicules
Immatri-culation
Délais, 32:39-40
Nationale, système, fonctionnement, 30:13
Numéros, modifications, 30:51
Renseignements, intégration, 30:13-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Importation, véhicules
Importateurs, nombre, 30:21
Importation, véhicules
Accidents
Abus, 30:22
A propane, normes, application, 30:46
- Administration indépendante, financement, 30:25-6
Antécédents, document, production, 32:38
Banque de données, 31:23, 26-7; 32:32
Cautionnement, 31:17-8; 32:38-9; 33:10-2
Certification, processus, 32:46-7
D'occasion, modifications, 28:7-8, 27-8; 29:5-6; 30:10, 12-3, 24, 36-9; 32:36
Enregistrément national, système, suggestion, 31:24
Et exportations, fluctuation, 30:21
États-Unis, 31:19-20; 32:43-4
Fraudes et vols, 32:32, 42-3
Gestion, organisme, établissement, 30:29, 38
Historique, 30:31-2
Illégalité, 30:29
Immatri-culation, 29:8-9; 33:14-7
Inspections, 32:40-1
Kilométrage ou milles, confusion, 30:34
Libre-échange, accord canado-américain, répercussions, 29:12-4, 17; 30:37-8
Libre-échange, accord nord-américain, répercussions, 30:20
Mexicains, 28:8; 29:22-3
Mis en pièces et revente, 29:21-2
Modèles divers, 30:27-8
Nombre, 29:13-4; 30:24-5, 28-9, 48-9; 31:26
Normes canadiennes, respect, mécanisme, 28:6; 29:15-8, 20-4; 30:7, 48-9, 51; 31:14-5, 23, 28; 32:41-2; 33:18-20
Pouvoir, 32:31
Preuve, exigence, 32:37
Processus, fonctionnement, 32:33-5
Propriété, titres, conservation, 29:19
Provenance, 30:19-20

- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
 Membres, répartition entre Air Canada et Lignes aériennes Canadien International Ltée, 45:20
 Représentation, 45:5
Voit aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; *Regard sur la politique et la législation*; Témoins
- Assurance maritime
 Affaire *Triglav*, Cour suprême, jugement, répercussions, 34:11, 13
 British Marine Insurance Act de 1906, modèle, 34:12-3
 Compétence fédérale, réaffirmation, 34:7-8
 Législation provinciale, existence, 36:8
 Assurance maritime, projet de loi C-97, Ministère des Transports Adoption, 36:8
 Annexe adoptée, 36:8
 Application, 34:12-3
 Art. 1, 34:8; adopté, 36:8
 Art. 2 à 3 adoptés, 36:7
 Art. 4, 36:7; adopté, 8
 Art. (Atkinson), 36:7; adopté, 8
 Art. 5 à 91 adoptés, 36:8
 Droit maritime canadien, définition et portée, 36:7-8
 Étude, 34:7-14; 36:7-8
 Lois maritimes provinciales, conflits, possibilité, 34:13
 Opposition, absence, 34:13
 Québec et Ontario, réaction, 34:12-4
 Rapport à la Chambre, 36:3, 8-9
 Titre adopté, 36:8
- Aston, Jim (Sinclair-Cockburn, courtiers d'assurance)
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 29:5-11
 ATIC, Voir Association des transitaires internationaux
 canadiens, Inc.
- Atkinson, Ken (PC—St. Catharines) (président suppléant; vice-président)
 Administration de pilotage du Saint-Laurent, 26:52-3
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 1:19-21; 5:14, 20, 23, 25, 27
 Aéroports, 1:21
 Air Canada, 24:29-30; 50:19-20; 54:46
 Assurance maritime, projet de loi C-97, étude, 34:10, 11, 14; 36:7
 Automobile, 30:17-8, 51:31; 31:12-4, 19:20; 32:18-9, 41:4; 33:11
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, 25:15
 Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, Loi, 25:16
 Bureau de la sécurité des transports du Canada, rapport annuel 1991, examen, 25:14-7
 Cabotage, 14:22-3; 26:53-4
 Cabotage, projet de loi C-33, étude, 12:15-6; 14:21-3, 31, 46-8, 50; 15:14-8
 Camionnage, industrie, 44:12-3, 20-1
 Canada Westbound Rate Agreement, 54:82
 Canadien National, 35:12; 41:46-7; 44:32; 47:11
 Céréales, silos, 16:26-7
- Transports, ministère, 53:26-7
- Atkinson, Ken—Suite
 Comité, 19:28; 21:11-6; 23:13, 21; 28:10
 Séances à huis clos, présence, 1:5-6; 8:3, 34; 9:3-4, 76; 11:1-3; 20:4; 21:8; 22:27; 25:3; 33:3; 57:41
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 38:16-22; 39:16-21, 26-8; 40:11-4; 41:16-9; 23, 46-8; 42:16; 27:9; 43:15; 44:12-4, 20, 29-33; 45:16-26; 47:10-3, 32-6; 48:11-2; 50:19-22, 25, 39-40; 51:12-4, 26-7, 38-9, 50:1, 57; 69-70; 52:12-5, 22-3, 58-9, 70-1; 53:23-7, 39-42, 57-8; 54:17-9, 30-1, 44-6, 82-3
 Conférences maritimes Europe-Canada, 51:50-1
 Construction navale, industrie, 14:46-8, 50; 15:15-7
 Continental Airlines, 24:29-30
 CP Rail, 42:28-9
 Croisières, industrie, 12:15-6
 Delta, port, 51:69-70; 53:57
 Etias-Unis, 26:15; 54:82-3
 First Air, 46:27
 Grain de l'Ouest, transport, 26:51-2; 52:70-1; 54:17-8
 Grain de l'Ouest, transport, Loi, 52:13, 70
 Halifax, port, 16:29
 Lester B. Pearson, aéroport international, 6:16; 8:9, 31-2
 Lignes aériennes Canadien International Ltée, 50:19-20
 Navires, 14:46-7
 Nomination par décret, examen, 23:4
 Nord canadien, service aérien, 46:26-8
 Office national des transports du Canada
 Examen annuel 1991, examen, 26:15-6
 Nomination, certificat, examen, 37:12-5, 19
 Oléagineux, transformation, industrie canadienne, 52:58-9
 Pilotage, 40:13-4
 Pollution, 32:18-9
 Ports canadiens, 39:26-7; 40:12; 53:57-8
 Viabilité et avenir concurrentiel, examen, 16:25-31; 19:13-4; 20:8-11
 Procédure et Règlement, 14:72
 Raittix, 47:33, 35
 Sécurité automobile, projet de loi S-8, étude, 29:10-2, 15, 19; 30:17-9, 40-1, 51; 31:12-4, 19-20, 28; 32:18-9, 41-4; 33:11; 34:5
 Société canadienne des ports, 16:27
 Trains à grande vitesse, 18:14; 25:33
 Exploitation, questions, étude, 6:15-7, 33-4, 36, 49-52; 7:19-21, 29-30; 8:9-12, 31-3; 9:16-23, 41-4
 Transport des marchandises par eau, projet de loi C-83, 16
 Transport des marchandises par eau, 36:13, 16
 Étude, 34:10, 11, 14; 36:9, 13, 16
 Transports, 7:30; 9:19; 19:13; 35:13; 39:16-7, 20-1; 41:16-7; 44:14, 29-30; 47:12-3; 48:11-2; 53:40-2
 Questions d'actualité, étude, 13:17-20
 Transports aériens, 13:17; 39:17-20; 44:30; 45:16-8; 47:10; 50:21-2; 51:13-4; 53:23-5, 27; 54:44-6
 Examen, 24:28-30
 Transports ferroviaires, 6:33-4; 9:20-1; 19:13; 26:16; 35:12; 38:18-9, 21-2; 41:47-8; 44:33; 45:18-20; 47:10-2, 34-6; 51:26-7, 38-9; 52:12-5, 22-3; 53:39-40; 54:19, 30-1, 45-6
 Réseau, rationalisation, examen, 25:19-38
 Transports maritimes, 13:18-9; 16:28; 20:8-9, 11; 37:14; 40:13; 54:82

- Appendices**
Syndicat canadien de la fonction publique, mémoire, 50A:34-78
Western Canadian Shippers' Coalition, mémoire, 51A:52-96
- Armistage, Ramsay M.S.** (Commission des transports des provinces atlantiques)
Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 55:13, 15, 27-9, 39-41, 56-8, 75-7, 88-90
Développement économique régional, 55:77
Ports canadiens, 55:15
Transports ferroviaires, 55:13, 28, 40-1, 76
Transports nationaux, Loi, 55:39
- Assea Brown Boveri Inc. (ABB)**
Activités et organigramme, 9:52-3
Voir aussi Témoin; Trains à grande vitesse—Gestion et exploitation et *passim*
- Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA) (Canada)**
Membres et représentation, 56:19
Plaintes, 56:28
Tonnage transporté, 56:24
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Conférences maritimes, Loi dérogatoire; Témoin
- Association canadienne des bateaux-passagers.** Voir Témoin
- Association canadienne des industries maritimes**
Membres, chantiers navals propriété de l'Etat ou subventionnés, 14:34, 42, 44
Voir aussi Témoin
- Association canadienne des pâtes et papiers.** Voir Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Témoin; Trains ferroviaires—Embranchement, lignes, abandon et Ligne sur courte distance
- Association canadienne des pilotes de ligne**
Effectifs et membres, 48:17
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Témoin; Syndicat canadien de la fonction publique; Témoin
- Association canadienne du camionnage**
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Témoin
- Association du groupe de la navigation aérienne (AGNA)**
Membres, 53:16
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Témoin
- Association des transitaires internationaux canadiens, Inc. (ATIC)**
Fondation et représentation, 54:51
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Conférences maritimes, Loi dérogatoire—Abrogation; Témoin
- Association des syndicats de cheminots du Canada**
Membres, nombre et salaire moyen, 41:39
Mission et buts, 41:28
Voir aussi Témoin
- Association des manufacturiers de véhicules à moteur.** Voir Témoin
- Association des manufacturiers canadiens**
Transports, coûts, clients, paiement, 47:7-8
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Témoin; Trains aériens
- Association des importateurs canadiens.** Voir Témoin
- Association des ingénieurs-conseils du Canada.** Voir Témoin; Trains à grande vitesse—Financement, gouvernement
- Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec.** Voir Routes et autoroutes—Québec-Windsor, corridor—Trafic
- Association des constructeurs d'automobiles internationaux du Canada.** Voir Sécurité automobile, projet de loi S-8
- Association des consommateurs du Canada.** Voir Témoin; Trains à grande vitesse—Financement, gouvernement; Trainsports—Politique nationale
- Association des chemins de fer du Canada (ACFC)**
Membres et représentation, 53:4
Position, 53:14
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*—Recommandations; Témoin
- Association des armateurs canadiens**
Description, 41:5
Membres, tarifs et droits, tableaux, obtention, 41:24
Voir aussi Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux—Rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*; Grain de l'Ouest, transport—Trafic—Océanique; Pilotage; Témoin
- Association canadienne du gaz propane.** Voir Témoin
- Association du transport aérien du Canada.** Voir Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5—Amendes; Témoin

- Aéronautique, Loi (modification)—Suite**
 Zonage, réglementation, accords avec des...—*Suite*
 Lester B. Pearson, aéroport international, répercussions, 3:7-8, 21
 Pouvoir, détenteur, 3:19-20
 Provinces, pouvoirs accrus, cratines, 2:5-7, 11-2; 4:5
 Signature, 1:11
- Aéroports**
 Aviation générale, opérations dans les grands aéroports, 2:5
 Bruit
 Infractions aux mesures antibruit, amendes imposées, 1:12-6, 19, 22; 2:13, 21-2, 27-8; 3:26
 Logements avoisinants, situation, 4:5-7, 15-6, 21-3
 Plaines, acheminement, ombudsman, poste, création, 2:15-6; 4:9
 Réglementation, 2:7-8, 27-8; 3:11; 13:8
 Rivérains, dédommagement, 4:6-7, 9-10
 Cession à des administrations locales, 13:9
 Concessionnaires, pratiques commerciales, 2:5
 Créniaux, capacité, problèmes, 4:8
 Hamilton, Ont., importance, 3:5
 Montréal, Qué., situation des deux aéroports, examen, suggestion, 4:16-9
 Petits aéroports, construction, autorités locales, rôle, zonage, 2:14-7
 Plaques tournantes, évolution, commentaires, 4:8-3
 Sécurité, secteur privé, services, 3:24-5
 Stephenville, T.-N., clientèle, représentation, 5:6; 7:4-5
 Terres fédérales exploitées à des fins commerciales, règlements municipaux, conformité, 4:19-20
 Utilisateurs, frais, imposition, pratique, 5:4; 8-9
 Zonage
 Compétence fédérale, Cour suprême, décision, 2:6
 Réglements, information, 1:21
Voir aussi sous le titre susmentionné Petits
- Loi (modification), projet de loi**
 C-5—Zonage, réglementation, accords avec des autorités provinciales—Ensemble; Constitution—Droit à la propriété, inclusion; Trains à grande vitesse
- Affaire Triglav. Voir** Assurance maritime
- AGNA. Voir** Association du groupe de la navigation aérienne
- Air Canada**
 Aéropiane, programme, 24:18
 Capacité, 24:8, 12, 15, 25
 Concurrence, 24:9, 15-8, 20-1, 29, 31-2
 Continental Airlines, investissements, 24:9-10, 18, 28-30
 Dettes, 24:27
 Emplois, situation, 24:16-7
 États-Unis, transporteurs, comparaison, 24:8
 Europe, opérations, 24:10-1
 Exploitation, rationalisation, 24:9
 Gouvernement, financement et rôle, 24:27; 50:19-20
 Pacific Western Airlines, fusion, imposition, 5:4; 46
 Pacifique, activités, 24:11, 30
 Partenariats, autres transporteurs, 24:9
 Plan de transition opérationnel et financier, 24:20, 24
 Président et chef, candidats, 24:7
 Privatisation, décisions et profits, 24:27-8, 32; 50:11-2
 Rentabilité, perspectives, 24:9
- Alaska**
 Service aérien, concurrence et volume de trafic intérieur, 46:26
Voir aussi Croisières, industrie
- ALÉNA. Voir** Accord de libre-échange nord américain
 Allen, T.M. (United Grain Growers)
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 52:72-7, 79-81, 83
Alles sans entraves
 Prologue, clauses, élimination, 55:53-4
- American Airlines. Voir** Lignes aériennes Canadien International Ltée
- American President Lines. Voir** Canadien National—Mexique
- Amis de la Terre**
 Fonds, sources, 32:5
 Membres et mandat, 32:4
Voir aussi Sécurité automobile, projet de loi S-8; Témoins
- Amtrak. Voir** Témoins; Trains à grande vitesse—États-Unis et *passim*
- ANERA. Voir** Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada)
- Angus, David** (Canada Westbound Rate Agreement; Asia North America Eastbound Rate Agreement (Canada))
 Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, rapport, *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation*, examen, 54:82-3; 56:19-21, 23, 29
- Angus, Iain** (NPD—Thunder Bay—Atikokan)
 Aéronautique, Loi (modification), projet de loi C-5, étude, 5:13-6, 18, 20-1, 23-9
 Aéroports, 2:16-7; 48:42-3
 Air Canada, 6:22; 24:16, 18, 27-8
 Alaska, 46:26
 Association canadienne des industries maritimes, 14:42, 44
 Association des chemins de fer du Canada, 53:14
 Automobile, 28:14-7, 27-9, 31-2; 29:8-10, 14-5, 19; 30:11-3, 23-7, 38-9, 45-6, 50-1; 31:10, 17-20, 26-8; 32:16-7, 37-41, 47; 33:8-12, 14-7, 19-20
 Benjamin, 13:40
 Brandon, Man., 52:46-8
 Brookville Transport Limited, 55:60

Aéronautique, Loi (modification)—Suite
Arrêtés d'urgence en matière de sécurité, ministre, pouvoir, 1:11; 2:18, 24; 3:25, 35-6, 41-5, 48
Art. 1 à 6 adoptés, 5:12
Art. 7, 5:12, adopté, 13
Art. 8, 5:13, adopté, 14
Art. 9 à 11 adoptés, 5:14
Art. 12, 5:14, adopté, 15
Art. (Keyes) irrecevable, 5:14
Art. (Wilson, G.), 5:14, adopté, 15
Art. 13, 5:15, adopté, 17
Art. (Keyes), 5:15-6, retiré, 17
Art. 14, 5:17, adopté, 18
Art. (Keyes), 5:17, retiré, 18
Art. 15 adopté, 5:18
Art. 16, 5:18, adopté, 19
Art. (Keyes) irrecevable, 5:18-9
Art. 17 adopté, 5:19
Art. 18, 5:19, adopté, 25
Art. (Atkinson), 5:23, adopté, 24
Art. (Keyes), 5:19-20, retiré, 23
Art. (Keyes), 5:21-2, adopté, 23
Art. (Keyes) retiré, 5:24
Art. (Keyes) irrecevable, 5:25
Art. 19 à 23 adoptés, 5:25
Art. 24, 5:25, adopté, 27-8
Art. (Angus), 5:25, adopté, 27
Art. (Angus) adopté, 5:28
Dispositions principales, 1:11-2
Document d'aviation canadien, délivrance, annulation ou suspension
Appel auprès du Tribunal de l'aviation civile, absence dans le cas de la délivrance initiale, 1:17-8, 22-3; 5:16
Infractions aux mesures antibruit, 1:21-2; 5:17
Justification, 1:16-7
Ministre, pouvoir, 1:12; 2:9-10; 3:39-40
Questions médicales, Tribunal de l'aviation civile, compétence, suppression, 2:5, 8-9, 23
Etude, 1:10-23; 2:4-28; 3:5-50; 4:4-25; 5:12-29
Ombudsman, poste, désignation proposée, 5:19
Personnel navigant, heures de travail, dispositions, inclusion, 3:27-8, 30; 5:14
Rapport à la Chambre, 5:3-4, 28
Réglement
Projet, publication dans la *Gazette du Canada*, délai, réduction à 30 jours, 2:18, 24-6; 3:36-7; 5:25-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Sureté
Sureté aérienne, règlements, ministre, pouvoir, 3:24
Tire adopté, 5:28
Zonage, réglementation, accords avec des autorités provinciales
Complexité, 1:21; 2:20-1
Entente cadre ou accord spécifique à un aéroport, clarification, 4:17-8
Groupe de travail fédéral-provincial, recommandations, 2:20

INDEX

COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION—TRENTE—QUATRIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

— 1991 —

Mai: le 29, f.1.

Juin: le 6, f.1.

Septembre: les 17 et 24, f.1.

Octobre: le 3, f.2; le 8, f.3; le 10, f.4.

Novembre: le 19, f.5; le 26, f.6; le 27, f.7; le 28, f.8.

Décembre: les 3 et 5, f.9; le 10, f.10.

— 1992 —

Février: les 4, 11 et 18, f.11; le 25, f.12.

Mars: le 10, f.12; le 12, f.13; le 17, f.14; le 24, f.15; le 31, f.16.

Avril: le 7, f.17 et f.18; le 28, f.19.

Mai: le 7, f.20.

Juin: le 10, f.21.

Décembre: le 3, f.21; le 8, f.22; le 10, f.23.

— 1993 —

Février: les 2 et 9, f.24; le 11, f.25; le 16, f.26; le 18, f.27; le 25, f.28.

Mars: le 9, f.29 et f.30; le 11, f.31; le 16, f.32; les 16 et 18, f.33; les 22 et 23, f.34; le 25, f.35; le 30, f.36 et f.37; le 31, f.38.

Avril: le 1er, f.39 et f.40; le 20, f.41 et f.42; le 21, f.43; le 22, f.44; le 27, f.45 et f.46; le 28, f.47; le 29, f.48.

Mai: le 4, f.49; le 6, f.50; le 10, f.51; le 11, f.52; le 25, f.53 et f.54.

Juin: le 1er, f.55 (réimpression); le 2, f.56; les 15 et 16, f.57.

Cet index est un index croisé couvrant des sujets variés. Chaque fascicule est enregistré selon la date et cette référence se trouve à la page suivante.

L'index contient l'analyse des sujets et les noms des participants. Chaque référence apparaît sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès par le nom de l'intervenant ou par le sujet. Les chiffres qui suivent les titres ou sous-titres correspondent aux pages indexées. Certains sujets d'importance font aussi l'objet de descripteurs spéciaux.

Les noms des intervenants et les descripteurs sont inscrits dans un ordre alphabétique. Certaines entrées relatives à la législation sont indexées chronologiquement.

Une entrée d'index peut se composer d'un descripteur en caractères gras et d'un ou de plusieurs sous-titres tels que:

Impôt sur le revenu
Agriculteurs
Gains en capital

Les renvois à un premier sous-titre sont indiqués par un long trait.

Gains en capital. Voir Impôt sur le revenu—Agriculteurs

Les abréviations et symboles que l'on peut retrouver dans l'index sont les suivants:

1^{re}, 2^e, 3^e l. = première, deuxième, troisième lecture. A. = appendice. Am. = amendement. Art. = article. Chap. = chapitre. Dd. = ordre de dépôt de documents. Déc. = déclaration. M. = motion. Q.F. = question au *Feuilleton*. Q.o. = question orale. R.g. = réponse du gouvernement. Rés. = résolution. S.C. = Statuts du Canada. S.r. = sanction royale.

Affiliations politiques:

BQ	Bloc Québécois
Cons. Ind.	Conservateur indépendant
Ind.	Indépendant
L	Libéral
NPD	Nouveau parti démocratique
PC	Progressiste conservateur
Réf.	Parti réformiste du Canada

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser
au Service de l'index et des références (613) 992-7645.
Télécopieur (613) 992-9417

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.
En vente: Groupe Communication Canada — Edition,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons
by the Queen's Printer for Canada.
Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

373800021

CHAMBRE DES COMMUNES

Transports

COMITÉ PERMANENT DES

DU

INDEX

CANADA



JUN 8 1994

